September/Oktober 1977 · 24. Jahrgang Heft 5
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa
D 2304 FX

NEUE AUTOS · VERKEHR POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad

Wird im nächsten Sommer alles besser?

Seite 80

Wettbewerb für Hobbytüftler: 6000 Mark zu gewinnen

Seite 55

Neue Autos von der IAA

Seite 10-33

PERSÖNLICHES EXEMPLAR VON:

Dem Hausrat kann so viel passieren.

„Die Familie sichern bedeutet, auch das zu sichern, was man sich aufgebaut hat",

sagt Vater Hausmann.

Aber vertrauen Sie einer starken Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge

Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert: 9.

Täglich werden Millionenwerte vernichtet, wird über Brandkatastrophen, Einbrüche, Raubüberfälle und Stürme berichtet. Durch das Fernsehen oder die Zeitung sind Sie immer dabei.

Und es könnte auch Sie treffen. Deshalb gilt es vorzubeugen! Durch den Abschluß unserer Verbundenen Hausratversicherung.

Wir können natürlich nicht verhindern, daß es bei Ihnen brennt oder durch einen Rohrbruch das Schlafzimmer überschwemmt wird. Doch keine Sorge, wenn es passiert ist, dann hilft die Volksfürsorge-Hausratversicherung. Sie kostet für 1.000 DM Versicherungssumme 2,10 DM im Jahr.

Einer unserer 35.000 Mitarbeiter berät Sie gern.

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Ludwig Gosepath.

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Ernst Baumann.

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion u. Gestaltung: Reinhold Meier. Ständige Mitarbeiter: Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier, Recht: Wolfgang Vogt. Fotos: Hans-P. Feddersen.

★

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 53 10 61, Telex: 07 254 873

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 13a vom 1. 1. 1977.

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.

ACE-LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa e.V. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Postbezug: 3,80 DM pro Jahr. Auflage 566 500.

inhalt

ACE AUTO CLUB EUROPA

TECHNIK/WIRTSCHAFT

VERKEHR/VERKEHRSSICHERHEIT

RECHT

REISE/FREIZEIT

*

Titelfoto: Hans-Peter Feddersen

Die unterschiedlichen Leistungen der Automobilclubs wurden in den letzten Wochen von verschiedenen Zeitschriften unter die Lupe genommen. Der ACE braucht solche Vergleiche nicht zu scheuen. Seite 78

Was tun, wenn in einer Waschanlage der Spiegel oder die Zierleiste davonfliegen? Seite 62

Ford und Opel, Fiat und VW, Daimler und die Japaner bringen neue Autos zur IAA. Seite 10 bis 33

Wer mit Kindern Bootsurlaub in Irland macht, sollte bestimmte Bedingungen beachten. Seite 94

Schimpfen Sie ruhig über Italien, aber lesen Sie vorher die Geschichte über Sizilien auf Seite 98.

Dieser Auspuff sagt dem Motor, wie er es besser machen kann.

Wir haben eine Art chemisches Mini-Labor entwickelt. Es sitzt im Auspuff und sagt dem Motor, wie das ideale Luft/Kraftstoff-Gemisch zusammengesetzt sein muß, damit die Abgase so sauber wie möglich sind.

Waren Sie schon mal im Sommer in Los Angeles? Es gibt keine Großstadt, die unter Umweltbelastungen mehr zu leiden hat.

Schuld daran sind die hohe Verkehrsdichte und die klimatischen Bedingungen. Oft regt sich kein Lüftchen, eine Smog-Glocke hängt über der Stadt.

Los Angeles ist mitverantwortlich für die härtesten Abgasbestimmungen der Welt. Um sie leichter einhalten zu können, entwickelten wir die sogenannte Lambda-Sonde.

Die Lambda-Sonde: Abgase steuern Einspritzung oder Vergaser.

Je genauer Luft- und Benzinzufuhr aufeinander abgestimmt sind, um so vollständiger verbrennt das Gemisch. Die Schadstoffe im Abgas sind geringer, man verbraucht weniger Kraftstoff.

Leider verändert sich das Verhältnis Luft/Kraftstoff ständig: Bei einem kalten Motor ist es anders als bei einem warmen, bei Vollgas anders als im Leerlauf.

Der Vergaser und die Benzineinspritzung berücksichtigen das. Aber das reicht nicht aus.

Das Abgas muß gereinigt, das heißt, die drei Schadstoffe Kohlenmonoxyd, unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Stickoxyde müssen weiter verringert werden. Das wiederum kann ein Abgaskatalysator.

Dieser kann nun wesentlich einfacher sein, wenn man der vom Motor angesaugten Luft exakt so viel Kraftstoff zumischt, wie zur vollständigen Verbrennung nötig ist. Techniker kennzeichnen dieses Mischungsverhältnis mit Lambda = 1,0. Um Lambda = 1,0 garantieren zu können, mußten wir das Pferd von hinten aufzäumen.

Das Ergebnis ist die Bosch-Lambda-Sonde.

Sie ist ein kleines, wie eine Zündkerze aussehendes, galvanisches Element, das ständig den Sauerstoffgehalt im Abgas mißt. Entsprechend diesen Werten werden Einspritzung oder Vergaser in Bruchteilen von Sekunden nachreguliert.

Sie haben mehr mit Bosch zu tun, als Sie denken.

Mit ziemlicher Sicherheit enthält Ihr Auto einiges von Bosch und wird bei der nächsten Inspektion mit Bosch-Prüfgeräten kontrolliert.

Die Wahrscheinlichkeit ist groß, daß Sie im Supermarkt von unseren Maschinen verpackte Lebensmittel einkaufen, sie dann in Ihrer Bosch-Küche verarbeiten und in einem Bosch-Kühlschrank aufbewahren.

Vielleicht filmen Sie mit einer Filmkamera von Bosch, die Marke ist Bauer. In vielen Kinos bekommen Sie mit Bauer-Projektoren Filme vorgeführt. Oder Ihr Fernseher ist von Blaupunkt, also von Bosch. Wenn nicht, haben Sie vermutlich die Olympischen Spiele trotzdem mit unseren Augen gesehen: Viele der Wettkämpfe wurden mit Bosch-Fernsehkameras übertragen.

Bosch-Elektrowerkzeuge helfen beim Bau von Wohnungen, Badezimmer werden mit Junkers-Anbaumöbeln eingerichtet, Straßenbahnen fahren mit Bauteilen von uns, Kliniken bringen Blutkonserven mit Bosch-Geräten auf Körpertemperatur.

5700 Wissenschaftler und Techniker arbeiten bei Bosch allein in Forschung und Entwicklung an Ideen, Produkten und Systemen.

BOSCH

Lieber Lenkrad-Leser

Gründliche Tempodiskussion notwendig

Vieles spricht dafür, daß die seit vier Jahren anhaltende Diskussion um ein Tempolimit auf der Bundesautobahn demnächst beendet wird. Der Bundesverkehrsminister hat die Zahlen eines großen Forschungsauftrages auf dem Tisch, den die Bundesanstalt für das Straßenwesen in den letzten zwei Jahren abwickelte. Er diente dem Vergleich der Richtgeschwindigkeit mit einer starren Tempobegrenzung auf Autobahnen.

Auch andere Untersuchungen, die in diesen Tagen vorgelegt werden, beweisen zumindest eines: Es gibt kein Allheilmittel, das man im Chor fordern könnte und das einem die Gewißheit gäbe, künftig auf Autobahnen weniger Tote beklagen zu müssen. Es gibt allerdings so etwas wie neue Denkansätze. Dazu muß man ein paar Dinge wissen, die wir alle in den letzten drei, vier Jahren erkennen konnten:

- Die Autobahn ist mit nur 5,9% aller Unfälle am gesamten Unfallgeschehen beteiligt.
- Wenn man es großzügig aus der Sicht der Befürworter eines allgemeinen Tempostops betrachtet, bleiben immer noch etwa 80% der Autobahnunfälle übrig, von denen man jetzt weiß, daß sie bei Tempo 130 Höchstgeschwindigkeit ebenfalls passiert wären, denn sie spielten sich in Bereichen weit unter dieser Marke ab.
- Alle diese Unfälle wären also mit Sicherheit nicht zu verhindern gewesen, hätten wir eine starre Tempobegrenzung (und wäre diese auch strikt eingehalten, also auch streng kontrolliert worden) oder hätten sich alle Autofahrer (worum sie ja gebeten worden waren) an die Richtgeschwindigkeit 130 gehalten.

Ich will hier nicht die Diskussion um das Für und Wider eines Tempolimits eröffnen, denn noch hat der ACE keine offiziellen Zahlen der BASt auf dem Tisch. Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle hat angekündigt, daß er den Verbänden genügend Zeit lasse, das Ergebnis des Großversuches zu diskutieren und sich dazu ihre Meinung zu bilden. Nach diesem Zeitraum soll unter den Beteiligten und Betroffenen ein Abstimmungsgespräch in Form eines Hearings stattfinden.

Wenn wir jetzt, wohl mehr gesteuert als zufällig, vor dem Hintergrund der IAA und ganz sicherlich einseitig, angefeuert durch eine Industrie, von deren Wohlergehen zweifellos viele Arbeitsplätze abhängen, eine Geschwindigkeitsdiskussion vorgesetzt bekommen, so sollten wir dabei alle einen kühlen Kopf behalten.

Erstens gibt es nur Theorien und keine Beweise dafür, daß Autos, die nicht mehr „schnell" fahren dürfen, Arbeitsplätze gefährden. Genauso einseitig und unsinnig wäre es, wenn man behaupten würde: Die freie Wahl der Geschwindigkeit gefährdet Arbeitsplätze, weil jeder die Möglichkeit hat, sich zu Tode zu rasen.

Ich bin dafür, daß man jetzt nach jahrelangen Untersuchungen den Verbänden ausreichend Zeit – und damit meine ich etwa ein Vierteljahr – läßt, damit diese im Sinne einer echten demokratischen Willensbildung ihre Mitglieder informieren und mitreden lassen können.

Das heiße Eisen „Tempolimit" sollte, unabhängig davon, wie es letztlich geschmiedet wird, niemanden als Brandmal ins Fell gedrückt werden. Dazu ist das Thema zu ernst. Recht behält in dieser Diskussion am Ende nur derjenige, der mit dem Ergebnis dieser Untersuchungen erreicht, daß die Unfallzahlen und Unfallfolgen gemildert werden. Darüber, daß dieses noch immer das Ziel ist, sind sich zur Zeit alle einig. So betrachtet wird man wohl in diesem Jahr zu keiner politischen Entscheidung mehr kommen können. Um so klarer und solider dürfte dann am Ende dieser Meinungsbildungsphase das Fundament für eine Entscheidung sein, die von weiten Kreisen der Bevölkerung verstanden und dann hoffentlich auch getragen wird.

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE

auto club ACE europa

ausprobiert …

Teure Klarsicht

Gerade wenn beste Sicht vonnöten wäre, ist sie am schlechtesten: Nieselregen bei Nacht, Nebelnässen und starke Regengüsse. Der Grund: Beläge auf der Frontscheibe, gegen die auch der beste Wischer machtlos ist. Die fettigen Verschmutzungen, meist Silikon und ölige Substanzen, verursachen zusammen mit dem Wasser Perlen und Schlieren, die aus der vorher so glatten und klaren Scheibe plötzlich undurchsichtiges „Profilglas" machen.
Diese hartnäckigen und gefährlichen Beläge lassen sich jetzt ganz einfach und schnell beseitigen:
„fix-klar" auf die nasse Scheibe sprühen und Scheibenwischer laufen lassen. Und in Sekundenschnelle haben Sie wieder klare Sicht!
„fix-klar" ist neutral gegenüber Gummi, Chrom und Lack.
Hersteller: Liqui Moly, Ulm.
Preis: 6 Mark 200-g-Dose
. . . und bedingt empfohlen (Preis zu teuer)

Die Spar-Bank

Seit wir die Workmade von Black und Decker sogar bei Schreinern und anderen Handwerkern entdeckt haben, gibt es keinen Zweifel mehr: Eine so vielseitige und praktische Werkbank gibt es derzeit nicht. Sie wirkt als Schraubstock (in den man einen Schraubstock einspannen kann), als Tapeziertisch, als Türenhalter, als Sägebock, als Bohrständer und sogar als Podest und Trittleiter. Sie kann schräge und runde Hölzer aufnehmen und sogar ausgefallen geformte Werkstücke sicher spannen. Das Schönste: Mit zwei Handgriffen läßt sie sich mühelos ganz schmal zusammenklappen, paßt dann in den Kofferraum oder unter einen Schrank. Lobenswert: In der ausführlichen Betriebsanleitung gibt es auch klare Hinweise auf die Unfallverhütung beim Basteln. Auf das Gerät, das gegenwärtig in Werkzeugdiscountläden um etwa 120 Mark angeboten wird, gibt es 12 Monate Garantie.
Hersteller: Black und Decker, 627 Idstein/Taunus
. . . und empfohlen

Gas-Grill für Camper

In der Reihe der Gas-Grills für Gartenfans und Camper fiel uns der „gastronaut" von Dietz auf. Er ist aus Leichtmetall gegossen und seine Form besticht. In der Praxis heißt dies: Geringere äußere Abmessungen und damit weniger Platzbedarf, aber die gleiche Grillfläche. Der Brenner ist gut, er strahlt gleichmäßig. Wesentliche Teile am Grill sind aus Edelstahl.
Hersteller: Dietz Metall KG 7441 Unterensingen
Preis: je nach Ausführung und Zubehör ca. 240 Mark.
. . . und empfohlen

Sicherheits-Messer

Da geht einem doch das Messer in der Tasche auf: Jetzt gibt es ein Sicherheits-Messer, an dem man sich nicht mehr schneiden kann. Praktisch vor allem für Profis und Bastler, denen das bisherige Klingenmesser (z. B. Teppichmesser) schon im Werkzeugkasten zu gefährlich war, weil die scharfe Schnittfläche ungeschützt blieb.
MARTOR-PRIMAX hat einen Messerkörper aus orangefarbenem Kunststoff. Also leicht auffindbar im Arbeitsbereich. Die Messerklinge ragt nur etwa 10 mm aus dem Messerkörper heraus – im Einsatzfall. Sie wird in einem Schieber gehalten, der außen am Messerkörper durch Daumendruck bewegt und gegen einen Anschlag gedrückt werden muß. Wird der Andruck des Daumens gelöst, der Schieber also freigegeben, dann erzeugt eine eingebaute Zugfeder den Sicherheitseffekt. Die Messerklinge „verschwindet" dadurch im Messerkörper.

Ohne hinzusehen läßt sich MARTOR-PRIMAX gefahrlos greifen. Dies gilt für Arbeitsplatz und Kitteltasche – denn ungewollt kann die Messerklinge nicht in Aktion treten. Übrigens: Die Messerklinge ist doppelt nutzbar, bevor sie ersetzt werden muß – vorher läßt sie sich wenden, wegen ihrer „Doppelschneidigkeit". Preis etwa 6.75 Mark.
Hersteller: Martor-Argentax Solingen
. . . und empfohlen

Nobles Werkzeug

Wer hätte nicht gerne dieses elegant wirkende schwarze Köfferchen? Gabel-Ringschlüssel von 6 bis 19 und gekröpfte Ringschlüssel von 8 bis 17 mm, eine Rätsche mit Nüssen und Verlängerung, Zangen, Schraubendreher und eine Prüflampe sowie eine Fühlerlehre sind, wohlaufgeräumt und zwischen vorgeformten Kunststoff geklemmt, untergebracht. Das Werkzeug ist aus hochwertigem Chrom-Vanadium-Stahl, könnte allerdings etwas feiner und filigraner wirken. Dennoch: Offensichtlich gutes Werkzeug.
Unklar ist, wie lange das Werkzeug im Kunststoff hält. Beim Autotransport vibrierten sich einzelne Teile los. Eine Zwischenabdeckung wäre von Vorteil, damit nichts klappert.
Preis: Etwa 180 Mark
Vertrieb: Heyco GmbH, Remscheid
. . . und (für Profis) empfohlen.

Talkum tät's auch

Caramba hat wieder eine Dose Chemie auf den Markt gebracht, die Autofahrern das Bastlerleben erleichtert. Der Gummipflegespray soll Dichtungen an Türen und Fenstern vor dem Austrocknen schützen, Sprödigkeit vermeiden und alles gleitfähiger machen.
Glycerin und Talkum täten's auch – sind aber wesentlich unangenehmer aufzutragen. Wer also nicht mit Gewalt sparen will, ist mit dem Spray gut und zweckmäßig versorgt. Vorsicht beim Sprayen selbst: Es ist besser, man spritzt das Zeug auf einen Lappen und reibt damit die Gummiteile ein, dann trifft man besser.

Nach Werksangaben hält der Spray etwa drei Monate, muß also im Winter (wenn man Festfrieren vermeiden will) zweimal aufgetragen werden. Die Dose (250 g) kostet im einschlägigen Fachhandel rund fünf Mark.
. . . und empfohlen

Abenteuer Alaska. Die größten Pioniertaten unserer Zeit dienen der Energieversorgung.

Prudhoe Bay
1300 km
ALASKA
Valdez

Trans-Alaska-Pipeline von Prudhoe Bay zum eisfreien Hafen Valdez. Tägliche Transportkapazität bis zu 275 000 Tonnen Rohöl.

Mit der Fertigstellung der Trans-Alaska-Pipeline Mitte dieses Jahres hat ein Jahrhundert-Bauwerk seinen Abschluß gefunden.

In der vierjährigen Bauzeit wurde ein 1300 Kilometer langer Rohrstrang von der Prudhoe Bay im hohen Norden Alaskas über drei Hochgebirgsketten und 80 Flußläufe zu dem eisfreien Hafen Valdez im Süden Alaskas verlegt.

69 000 Stahlrohre von 1,20 Meter Durchmesser, 80 000 Stützpfeiler, 12 Pumpstationen, bis zu 16 000 Beschäftigte beim Bau, 19 Milliarden Mark Baukosten für alle Beteiligten – um nur einige der Superlative zu nennen.

Die Trans-Alaska-Pipeline ist das größte jemals privat finanzierte Bauwerk der Geschichte, aber sie ist doch nur eines von vielen gewaltigen Projekten im Bereich der Energieversorgung. Überall, wo es darum geht, neue Energiequellen zu finden, zu erschließen und zu sichern, steht der Mensch vor geistigen, technischen und finanziellen Herausforderungen.

Herausforderungen, die wir annehmen müssen, damit Sie auch morgen über genügend Energie verfügen können.

Weitere Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A.G. · Information 6 · Postfach 680120 · 2000 Hamburg 65. Außerdem überall bei ESSO das neue Info-Poster „Öl aus der Arktis".

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an. Esso

neu auf der IAA

Gute Basis

Als Opel im Herbst 1972 den damals neuen Rekord vorstellte, ein Auto, das gegenwärtig im Ausverkauf zu günstigen Preisen gehandelt wird, schien es klar vorgezeichnet: Dieses Auto hatte das Zeug, in der gehobenen Mittelklasse Europas Nummer eins zu werden.

Angesichts des 77er-Modells, mit dem die Rüsselsheimer im Marathon-Schach mit Köln mal wieder gleichziehen, ist eine solche Prognose schwieriger, auch wenn James F. Waters junior, der amerikanische Generaldirektor in Rüsselsheim, daran „keinerlei Zweifel" aufkommen läßt. Entscheiden werden diese Frage letztendlich die Käufer, und ihr Urteil wird auch darüber abstimmen, ob Form oder Funktion wichtiger ist. Denn so schön wie 1972 ist der heutige Opel nicht mehr, – auch wenn er im Windkanal, wie das heute unumgänglich ist, „formvollendet" wurde. Einerseits gewann man eine wirtschaftliche Keilform, andererseits blieben Zierat und Schnickschnack, wie etwa die geriffelte Blechblende an den hinteren Seitenscheiben, für die es keinerlei technische oder gar stylistische Notwendigkeit zu geben scheint. Jedenfalls verliert die Seitenansicht des Neuwagens ab der Mitte der hinteren Tür. Bug und Heck wirken ausgereizt und abgeklärt. Unklar scheinen uns auch Teile der oberen Heckpartie zu sein, die wohl wegen der günstigeren Heckumströmung etwas zu kantig werden mußten: Allerfeinste Windkanalarbeit wäre hier vielleicht noch vorteilhaft, nachdem man an Staubablagerungen sehen kann, daß die Strömung nicht so klaglos abreißt, wie man das gerne hätte. Doch wie dem letztlich auch sei: Die grundsolide Technik, die unter dem Blech steckt, ist nicht nur sprichwörtlich zuverlässig, sondern wieder einmal verbessert worden.

Es ist schon bei den Probefahrten rund um bayerische Seen klargeworden, daß das neutrale Fahrverhalten geblieben ist, auch wenn der Komfort besser wurde. Sogar die Lenkung wurde noch leichtgängiger gemacht und der Wendekreis (jetzt 10,8 m) wurde kleiner. Die neue Opel-Vorderachse (McPherson-Prinzip) hat beispielsweise teflonbeschichtete Teile. Damit wird die Reibung geringer, und Federung ebenso wie Dämpfung sprechen schneller und feinfühliger an. Die ebenfalls weiterentwickelte Hinterachse nach dem Starrachsen-Prinzip ist inzwischen fünffach angelenkt. Gefedert wird sie nach wie vor von Schraubenfedern.

Elastisches Material wurde zur Ausformung der Armaturentafel verwendet, die im Fahrerbereich weit nach rechts gezogen ist.

Für alle Modelle ist jetzt eine Servolenkung auf Wunsch erhältlich – sie hat einen technischen Kniff: In der Endlage schaltet ein Ventil die Unterstützung ab und schont damit die Fahrwerksteile vor Überlastung, etwa beim Einparken.

Serienmäßig geblieben sind die Bremsen: Vorn Scheiben, hinten Trommeln. Serienmäßig sind auch die Gürtelreifen mit Stahlkarkasse auf Breitfelgen. Alufelgen gibt's auf Sonderwunsch.

Neue Vierzylinder

Mit 110 PS aus zwei Litern Hubraum trumpft Opel in der Vierzylinder-Reihe neuerdings mächtig auf. Der Einspritzmotor ist nicht nur voller Temperament, er erfreut den Fahrer auch durch eine bemerkenswerte Laufruhe in fast allen Bereichen. Nach Werksangaben soll er sogar nur 9,4 Liter Normalbenzin auf 100 Kilometer brauchen (DIN-Verbrauch). Er treibt die Limousine auf nahezu 180 km/h.

Geblieben ist der 2-Liter-S-Motor mit 100 PS (Spitze 173 km/h), während der bisherige 1,9-Liter-SH-Motor, der Super schlürfte, durch einen neuen 2-Liter-N-Motor mit 90 PS ersetzt wird. Wichtigstes Merkmal: Der neuentwickelte Vergaser ist wartungsfreundlicher. Bei allen Zweiliter-Motoren der Rekord-Baureihe muß das Ventilspiel nicht mehr eingestellt werden – es gleicht sich immer wieder durch die hydraulischen Stößel aus.

Die auf Sparsamkeit bedachten Rekord-Halter können den bisherigen 1,9-Liter mit 75 PS oder den 1,7-Liter mit 60 PS kaufen und damit sogar noch einigermaßen zügig auf der Autobahn mitschwimmen.

Für Diesel-Fahrer gibt's einen 2,1-Liter-Motor mit 60 PS, der allerdings so hoch ist, daß die so schön abgeflachte Motorhaube wieder eine häßliche Hutze erhalten mußte. Der Opel-Diesel wirkt eher abschreckend, obwohl die Maschine als zuverlässig gilt und ihre bisher gelegentlich problematische Batterie-Seite durch ein neuartiges System verbessert worden ist.

Komfortable Sicherheit

Opels Dreipunkt-Automatikgurte lassen sich jederzeit bequem anlegen und auch tragen. Besonders bei den zweitürigen Modellen helfen neuentwickelte Gelenkarme am oberen Umlenkpunkt zu zugfreier Gurtführung. Dafür sollte Opel ein Lob des Bundesverkehrsministers erhalten, denn eine solche Entwicklung überzeugt Gurtmuffel mehr als teuer bezahlte Sprüche aus der Gurtwerbung.

Geliefert wird das neue Auto wie bisher als Limousine mit zwei oder vier Türen und als Caravan (dann drei- oder fünftürig).

Serienmäßig schon in den Grundmodellen sind die verstellbaren Kopfstützen und – ohne Mehrpreis aber auf ausdrücklichen Sonderwunsch! – eine Verbundglas-Frontscheibe sowie generell die heizbare Heckscheibe.

Geänderte Schalter

Es wird wohl immer ein Geheimnis der Produktstrategen bleiben, warum man bei jedem Modellwechsel auch so grundlegende Dinge wie Lichtschalter oder Wischerschalter anders

→

Sogar in der einfachen Version sieht der Rekord-Caravan elegant aus. Der Laderaum ist trotz der Radkästen glattflächig genug, um für Kommerz, Handwerk und Freizeit Verwendung zu finden.

plaziert. Und je öfter wir in diesem Zusammenhang das Wort ergonomisch richtig (gleichbedeutend mit „dem Menschen und seinen Gliedern und Bewegungen angepaßt“) hören, desto mehr fragen wir uns, ob denn die Menschen so flexibel sind, daß man sie alle paar Jahre anders sehen kann.
Bei Opel knipst man das Licht jetzt, wie bei Daimler, durch einen Drehschalter links der Lenksäule an. Heckscheibenheizung und Zusatzscheinwerfer bedient man mit (wozu denn bloß?) Kippschaltern in der gepolsterten Armaturentafel.
Lobenswert ist das neue Heizsystem, bei dem kalte und warme Luft gemischt werden: So werden künftig viele Autos heizen – wir sind auf dem besten Weg dazu, auch in unseren Automobilen kommodere Temperaturen, die womöglich thermostatisch gesteuert werden, zu erhalten. Ein vierstufiges leistungsstarkes Gebläse sorgt für den notwendigen Durchsatz, zahlreiche schwenkbare Düsen ermöglichen eine genaue Dosierung der Luftströme.
Etwas unglücklich waren wir über einen offensichtlichen Nachteil der neuen Rekord-Autos: Sie sind im Fahrbetrieb nicht ganz so leise, wie das sein könnte: Ab etwa 130 km/h dringen Roll- und Fahrgeräusche durch, die noch besser gedämpft werden sollten.
Absolut unhandlich ist der zudem viel zu große Verstellmechanismus für den Außenspiegel: Nicht nur, daß er gegenläufig arbeitet – er läßt auch ein feinfühliges Justieren des Außenspiegels nicht zu. Hier sollte sich Opel etwas Präziseres einfallen lassen oder einfach einen solchen Verstellmechanismus dort kaufen, wo man ihn funktionsfähig herstellen kann.

E. B.

Limousine, 2türig	DM 13 640,–
Limousine, 4türig	DM 14 205,–
Limousine L, 2türig	DM 14 450,–
Limousine L, 4türig	DM 14 865,–
Caravan, 3türig	DM 14 195,–
Caravan, 5türig	DM 14 760,–
Caravan L, 5türig	DM 15 565,–

(alle Angaben mit Serienmotor 1,9 N, 55 kW/75 PS)

Wer einen neuen Rekord kauft, hat eine reiche Auswahl an Motoren. Dennoch empfiehlt es sich, auf die Neukonstruktionen zurückzugreifen. Interessant ist der Zweiliter-Einspritzer.

Der Einstieg zu den hinteren Türen ist bequem genug, die Kopfstützen sind höhenverstellbar.

Nicht gut geglückt ist der aufwendige und blockige Verstellmechanismus für den Außenspiegel, der zudem seitenverkehrt arbeitet.

Nachlässige Verarbeitung – und dies bei Opel! Die Ladung im Kofferraum kann das Rücklichtkabel herausziehen.

Die bequem wirkenden Polster sind nicht bei allen Stoffqualitäten gleichermaßen angenehm. Ein Vorserienwagen hatte ein ziemlich grobgewebtes Design, an dem sich zumindest Kinder reiben würden.

Bei den Zweitürern hat Opel die Probleme mit der oberen Gurtführung durch diese Halterung gemeistert, die das Anlegen erleichtert.

Der deutsche Markt wird für die Japaner immer interessanter. Japans größter Automobilhersteller, Toyota, hat die weltweit gleichermaßen bedenkliche Rohstoffknappheit als erster spektakulär technisch umgesetzt und versucht hierzulande, wo sogar der Wirtschaftsminister die Industrie dazu aufgefordert hat, zu dokumentieren, daß man sparen und fahren gleichzeitig kann. Alle Toyota der neuen Cressida-Reihe haben serienmäßig den sogenannten Econometer, ein Gerät, das es seit Jahren auf dem deutschen Zubehörmarkt gibt, aber deshalb keinen Durchbruch fand, weil es nicht genau auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmt ist.

Japaner mit Spar-Uhr

neu auf der IAA

Beim Toyota Cressida zeigt der Econometer den Unterdruck im Ansaugkrümmer an und vermittelt dadurch einen schnellen Blick auf die momentane Kraftstoffverbrauchslage. Das Instrument, das etwa so groß wie ein normaler Tachometer ist, hat einen weiten grünen Bereich und einen gelben Sektor sowie einen roten Warnteil. Wenn der Zeiger auf Grün steht, wird der Kraftstoff am günstigsten ausgenutzt. Wenn man mit dem Wagen beschleunigt, wandert der Zeiger sofort in den gelben Bereich, ja er tangiert oder erreicht sogar den roten Sektor. Bei Vollgas und Vollast hängt die Instrumentennadel naturgemäß im roten Bereich und dokumentiert, wie durstig der Motor säuft.

Nun kann ein solches Instrument – und wir haben dies auf einer Testfahrt in den Alpen und in Österreich ausprobiert – natürlich nicht den notwendigen Verbrauch mindern und dieses behauptet Toyota auch nicht. Ebensowenig kann der Econometer gewissermaßen als Zaubergerät bezeichnet werden, das, wenn es im Auto ist, den Spritverbrauch direkt mindert. Allerdings wirkt das Gerät indirekt, weil es zumindest denjenigen Fahrer, der nicht mit dem Bleifuß auf die Welt gekommen ist, durch seine sich ständig ändernde Anzeige immer und jederzeit signalisiert, ob er günstig, mäßig oder ungünstig im Verbrauch liegt. Den entscheidenden Sparschritt muß nun der Fahrer oder die Fahrerin selbst tun, – man muß also bereit sein, diesem Instrument zu folgen und wenn der Zeiger im roten Feld ist, diesen durch Rücknahme der Geschwindigkeit oder Rücknahme des Gaspedals wieder nach Gelb oder noch besser nach Grün zu bringen. Wenn man dies nicht will oder nicht kann (wenn man zum Beispiel einen steilen Berg hinauffahren will oder sehr schnell in eine Autobahnein-

Zuverlässig.

Komfortabel.

Wirtschaftlich.

Allegro

Drei wesentliche Argumente, die für den Allegro sprechen: Zuverlässigkeit, Komfort und Wirtschaftlichkeit.

Leyland Allegro – der Zuverlässige.
Zuverlässig durch millionenfach bewährte, elastische 4-Zylinder-Motoren. Durch die weitgehend wartungsfreie Technik. Durch die Einzelrad-Aufhängung mit Hydragas-Federung, d.h. durch den Verzicht auf alles, was anfällig ist; z. B. Stoßdämpfer und Stahlfedern.

Leyland Allegro – der Komfortable.
Komfortabel durch erstaunlich großen Innenraum, der 5 Personen bequem Platz bietet. Durch querliegenden Frontmotor, der zusätzlichen Raumgewinn bringt. Durch Fahreigenschaften, die in jeder Beziehung hohen Fahrkomfort garantieren.

Leyland Allegro – der Wirtschaftliche.
Wirtschaftlich durch seine Unterhaltskosten. Durch einen Benzinverbrauch, der – je nach Typ – zwischen 7 und 9,5 Liter/100 km liegt. Durch Anschaffungspreise, die beispielhaft sind.

Ein Auto, das zu alledem noch eine Menge mehr bietet: Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Gürtelreifen, Drehstromlichtmaschine, Automatik-Gurte und beheizbare Heckscheibe. Serienmäßig zum Inklusiv-Preis.
Allegro 1100 DM 8.590,–. Allegro 1300 DM 9.590,–.
Allegro 1500 DM 10.250,– (Unverbindliche Preisempfehlungen).

Steigen Sie ein in den Leyland Allegro. Zum Kennenlernen. Zum Probefahren. Der Leyland-Händler erwartet Sie.

Informationsmaterial über den Allegro und Händlernachweis fordern Sie bitte an bei:

Leyland GmbH, Postfach 1940, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/78181

Besuchen Sie uns auf der IAA, Halle 5a.

Leyland Allegro –
Zuverlässig. Komfortabel. Wirtschaftlich.

Allegro
Leyland Mini, Innocenti, Allegro, Maxi, Princess, Spitfire, TR7, Rover, Jaguar

Das große klare Cockpit ist gediegen verarbeitet

Auch die hinteren Sitze bieten ausreichend und bequem Platz

fahrt hineinstarten muß), dann nimmt man eben in Kauf, daß man mehr braucht.

Man könnte die Wirkungsweise dieses Gerätes vielleicht mit dem Mondscheintarif beim Telefonieren vergleichen: Viele Familienväter, die unter der Woche dienstlich unterwegs sind, warten bis 22 Uhr, ehe sie ihren Lieben zu Hause kostengünstig übers Telefon das Neueste erzählen. Wenn es aber einmal wichtig ist, dann greifen sie natürlich auch tagsüber zur Strippe. Genau dieser Gedanke liegt solchem Spargerät zugrunde: Wenn es sein muß, dann braucht das Auto eben so viel Benzin, wie notwendig ist. Aber es muß ja nicht immer sein, daß mit vollem Rohr gebraust wird und daß man nach jeder Verzögerung wieder voll durchbeschleunigt.

Das Erfreulichste an diesem Gerät ist, daß es serienmäßig in das Armaturenbrett integriert ist und auch einen optisch günstigen Platz hat und daß man praktisch vom ersten Tag an mit diesem Gerät fährt und es nicht erst nachträglich einbauen lassen muß. Wir haben festgestellt, daß zwischen Rot und Grün oft nur fünf bis zehn km/h Differenz in der Spitze liegen und glauben, daß eine solche Erkenntnis manchen nachdenklich stimmen mag, der dies bisher noch nicht wußte.

Knapp fünf Jahre nach der Vorstellung der Corona Mark II-Modelle in Deutschland bietet Toyota seit August die neuen Cressida-Modelle für 14 500 bis 16 390 DM an. Die Reiselimousinen fallen nicht auf durch ein besonders eigenwilliges oder extrem gut gelungenes äußerliches Styling, sie gleichen eher Klassikern, zumindest von vorne. Und wahrscheinlich werden sie auch in ein paar Jahren noch nahezu gleich klassisch aussehen.

Mit Stolz vermerkt Adolf Hüngsberg, der Sprecher der Toyota-Deutschland GmbH, daß die Japaner weltweit die unterschiedlichen Forderungen nach Sicherheit und Abgasreinheit erfüllen.

Die als zuverlässig bekannte 2-Liter-Maschine (1967 ccm/90 PS) verbraucht rund 12 Liter Normalbenzin. Die Limousine beschleunigt in etwa 15 Sekunden, das 5-Gang-Coupé in etwa 13 Sekunden auf 100 Kilometer; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 155 km/h.

Beachtenswert ist die reichhaltige Serienausstattung, bei der

Ungewohnt, aber fast schon klassisch schön ...

...Front und Heck der recht unauffälligen Limousine

Dominierend und aufmerksamkeitsheischend: Das Econometer

Wie beim neuen Audi-Avant gibt es auch im Toyota-Coupé die Durchlade-Möglichkeit

auch die getönten Scheiben nicht fehlen und sogar beim Fahrersitz eine verstellbare Rückenunterstützung in der Sitzlehne eingebaut ist. Gut gefallen hat uns die Heizung und die Lüftung und die leichtgängige Schaltung. Das 5-Gang-Getriebe hilft ebenfalls Benzin sparen. Gewöhnungsbedürftig ist die etwas indirekte Lenkung und auch das noch immer nicht unseren Gewohnheiten und vielleicht auch Straßen entsprechende Fahrwerk.

Vor allen Dingen bei langsamer Fahrt und auf unebener Strekke dringt mehr durch, als einem lieb ist. Je flotter der Wagen jedoch bewegt wird, desto besser abgestimmt wirkt die Federung.

Nachahmenswert für viele Konkurrenzautos ist die sehr solide Verarbeitung. Auch der Motorraum ist nicht nur aufgeräumt, sondern blitzblank und fast wie ein Meisterstück sauber montiert. Bei Toyota gibt es keine herumhängenden Strippen oder Kabel oder Leitungen.

Die Limousine gibt es mit 4-Gang-Getriebe und Automatik, das Coupé mit 5-Gang-Getriebe und Automatik und die Kombi-Limousine, der ein späterer Test gilt, ebenfalls mit 4-Gang und Automatik. Für alle Modelle wird die gleiche Maschine eingebaut, die mit 8,5:1 verdichtet ist und eine fünfmal gelagerte Kurbelwelle hat. Die obenliegende Nokkenwelle wird über zwei Doppelrollenketten angetrieben. Als Vergaser dient ein zweistufiger Fallstromregister.

Ein paar Worte noch zum Fahrwerk, das in der Anlage nicht schlecht ist: Einzelradaufhängung vorn an Querlenkern, Schräglenkern mit Federbeinen und Stabilisator (Mc. Pherson), hinten ungeteilte spur- und sturzkonstante Hinterachse mit Schraubenfedern (beim Kombi Blattfedern), 4 Längslenker und Panhard-Stab, hydraulische Teleskopstoßdämpfer. Serienmäßig Stahlgürtelreifen 175 SR 14.

Ein kleiner Gag: Beim Coupé kann man die Lehne der Rücksitze teilweise umlegen und vom Kofferraum her durchladen (beispielsweise Ski).

neu auf der IAA

Fiat 127 mit neuer Technik

Ohne großen Wirbel und sehr dezent stellte die Deutsche Fiat AG im Juli den verbesserten Fiat 127 vor. Der Kleine aus Heilbronn/Turin hat jetzt nicht nur mehr Motoren zur Auswahl, sondern auch besseren Komfort und optische Korrekturen erhalten. Unverändert ist der Grundaufbau, aber ansonsten ist allerhand getan worden.

Detailreiche Verbesserungen machen aus dem 127 fast ein neues Auto

So sieht man schon vorne am vergrößerten Kühlergrill, in den jetzt auch die Scheinwerfer miteinbezogen worden sind, an den elastischen Stoßstangen (Kunststoff) und an der veränderten seitlichen Linie, sowie an den Schutzleisten, daß sich hier ein anderer Fiat 127 zeigt.

Man könnte mit dem Wort „Modellpflege" nur annähernd umschreiben, was getan wurde, denn das Auto, das 1971 als erste Großserienlimousine mit Schrägheck, Quermotor und Frontantrieb erschien, ist nicht nur gepflegt, sondern wirklich verbessert worden.

Fast drei Millionen sind bisher verkauft worden, und der Wagen, der mehrfach die Auszeichnung „Auto des Jahres" erhielt, wurde zum meistgekauften Auto in Europa überhaupt.

Die hinteren Seitenfenster sind größer geworden, ihre Unterkante läuft jetzt waagrecht. Optische Gründe waren dafür sicherlich ebenso wichtig wie Sicherheitsüberlegungen. Auffallend sind die stabilen seitlichen Schutzleisten und beim Dreitürer die vergrößerte hintere Klappe, die fast bis an die Stoßstange hinab reicht.

Neben dem bisherigen 40 PS-Motor mit 900 ccm, der allerdings mit dem ursprünglichen Triebwerk nicht mehr viel zu tun hat, weil er innerlich verbessert und sogar geräuschärmer gemacht wurde, gibt es jetzt auch einen 1050-ccm-Motor mit 50 PS. Er trägt das Auto

Auf schlechtesten und engsten Straßen bleibt das verbesserte Fahrwerk unter Kontrolle

auf 140 km/h (40 PS 130 km/h). Geändert wurde auch die Achsübersetzung, so daß die Drehzahlen jetzt wesentlich niedriger liegen. Bei 120 km/h macht dies 700 Umdrehungen pro Minute weniger aus, und mit 4700 fährt man einfach ruhiger als mit 5400. Gearbeitet wurde auch an der Motoraufhängung – die Vibrationen wurden schwächer. Leiser wurde das Ansauggeräusch und mit viel Antidröhnmaterial hat man auch innen im Wagen eine zeitgemäße Ruhe erreicht.

Durch die Drehzahlsenkung wurden die Fahrzeuge auch noch etwas wirtschaftlicher gemacht, nach DIN verbrauchen sie jetzt 7,4 bzw. 8,1 Liter auf 100 km. Verbessert wurde auch das Vierganggetriebe, das eine neue Synchronisation erhielt, und die Innenausstattung

Modelle und Preise

Modell	Preis
Fiat 127 – 900 L – 2-türig	8190 Mark
Fiat 127 – 900 L – 3-türig	8540 Mark
Fiat 127 – 1050 L – 3-türig	8750 Mark
Fiat 127 – 900 CL – 2-türig	8830 Mark
Fiat 127 – 900 CL – 3-türig	9180 Mark
Fiat 127 – 1050 CL – 3-türig	9390 Mark

(serienmäßig mit Kopfstützen, Verbundglas-Frontscheibe, Automatik-Sicherheitsgurten, heizbarer Heckscheibe und umfassenden Korrosionsschutzmaßnahmen.)

Mehr Sicherheit durch größere Rücklichter

wurde von Grund auf überarbeitet.

Die neuen Autos gibt es in den Ausstattungsvarianten L und CL, wobei CL „Confort lusso" heißt, was soviel bedeutet wie Luxuskomfort. Die CL haben sehr bequeme Vordersitze und ein klares übersichtliches Armaturenbrett mit elektrischem Scheibenwascher und Intervallschaltung für die Scheibenwischer. Kopfstützen und Verbundglasfrontscheibe sowie Automatiksicherheitsgurte und Heizheckscheibe sind bei allen Modellen serienmäßig.

Die 40-PS-Variante gibt es als Zwei- und Dreitürer, sowie als L und CL. Den 50-PS-Motor erhält man nur im Dreitürer, allerdings mit beiden Ausstattungen. Die Italiener haben guten Grund, in Deutschland ihren neuen 127 ebenso mit den

Sonderausstattung: BMW 323i
Elektrisch einstellbarer
Außenspiegel

M-MS 3070

Die neuen 2 und 2,3 l BMW

Wir haben dem Fortschritt ei

Die Technologie leistungsfähiger Triebwerke ist ein Gebiet, auf dem der Fortschritt oft den Namen BMW getragen hat. Als weiteren zukunftweisenden Schritt haben wir jetzt das Programm unserer Automobil-Motoren grundlegend umgestellt und offerieren bereits bei 2 l Hubraum ausschließlich 6-Zylinder-Triebwerke – ein in der Automobilindustrie außergewöhnliches Votum für höhere Fahrkultur.

Diese Entscheidung für den breiten Einsatz hochwertigster Triebwerkstechnik ist unsere Antwort auf die wachsenden Anforderungen des Verkehrs. Denn ob unter den heutigen Bedingungen die Arbeit am Steuer zu einem entnervenden Abenteuer wird oder ob sich trotzdem die Freude am Fahren erleben läßt, hängt in entscheidendem Maß von den Qualitäten des Triebwerks ab. Mit der Übertragung der kultivierten Laufeigenschaften unserer berühmten großen 6-Zylinder in den dafür ungewöhnlich niedrigen Hubraumbereich von 2 l bieten wir jetzt noch mehr Fahrern die Grundlage für kräftescho-

M-UR 2373

6-Zylinder-Triebwerke:

nen neuen Antrieb gegeben.

nende, gelassene und souveräne Verkehrsteilnahme. Und damit die Möglichkeit, eine Stufe eher zum Ideal aufzusteigen.

Das neue BMW Motoren-Programm: Bessere Technik für das bessere Fahren.
Das ideale Triebwerk muß dafür sorgen, daß die Sicherheit des Fahrers zur Selbstsicherheit wird. Unzureichende Leistungsfähigkeit resultiert in Nervosität und Hektik, fördert Fehlleistungen und verursacht kritische Situationen. Nur wer leicht Gas geben kann, den kostet das Nachgeben ein Lächeln.
Das ideale Automobil-Triebwerk muß die Gelassenheit des Fahrers erhalten. Es muß durch die Art der Leistungsentwicklung, durch Vibrationsarmut, turbinenhaftes Drehvermögen und hohes Leistungsangebot dem Fahrer die Ruhe geben, entspannt Nachsicht und Rücksicht üben zu können.
Nicht jeder Motor mit mehr als 4 Zylindern erreicht die Laufkultur eines BMW Triebwerks. Beim 6-Zylinder-Reihenmotor, wie ihn BMW einsetzt, sind die Massenkräfte und -momente der 1. und 2. Ordnung vollständig ausgeglichen – ein prinzipieller physikalischer Vorteil, den weder ein V 6- noch ein 5-Zylinder-Reihen-Motor bieten kann. Weitere wesentliche Voraussetzungen für den vibrationsarmen Lauf und die kultivierte Art von Hochleistung, die BMW Triebwerke auszeichnen, sind die umfassende Summe konstruktiver Feinheiten und die optimale Fertigungsqualität.

BMW 320, 323i, BMW 520

Die BMW Automobile mit den neuen 6-Zylinder-Triebwerken: Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.

BMW

BMW – Freude am Fahren

gewohnten besonderen Korrosionsschutzmaßnahmen anzubieten, denn sie leiden noch heute – sicherlich unberechtigt – unter dem Image der späten 60er Jahre, bei denen so mancher Fiat vorzeitig verrostete. Heute haben die Autos eine Hohlraumversiegelung, einen PVC-Unterbodenschutz, sowie zusätzliche Kunststoffradkästen in den vorderen Kotflügeln. Außerdem gibt es die Jahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung und eine zusätzliche zweijährige Gewährleistung gegen Korrosion, ohne die Verpflichtung zu Nachbehandlungen.

Bei ausführlichen Probefahrten im Schwäbischen Wald fiel auf, daß auch das Fahrverhalten des Wagens besser und sicherer geworden ist. Die exakte und schnelle Schaltung, das Temperament der 50-PS-Maschine und die Handlichkeit des kleinen Flitzers machten die Probefahrten zu einem Spaß. Selbst bei scharfer Fahrt auf engen und winkligen Straßen wurde der Motor nicht unangenehm laut und geriet das Auto nicht außer Kontrolle.

Für die arg umkämpfte Gruppe der kleinen, praktischen und preiswerten Alltagsautos ist der geänderte Fiat sicherlich ein ernstzunehmendes Argument geworden. Es gibt ihn zwischen 8190,– und 9390,– Mark. Auf jeden Fall sollten skeptische Fiatfahrer ihr Urteil nicht ohne ausgiebige Probefahrt abgeben, denn seine Freunde gewinnt der Fiat 127 bereits auf den ersten 30 Kilometern. eba

Gag der Stylisten: Das Täschchen für den Fahrer kann ausgeknöpft werden

Durch Umlegen der Rückbank hat der 127 einen kombiähnlichen Laderaum

Die hinteren Ausstellfenster ermöglichen eine unkomplizierte Entlüftung

Bei den CL-Modellen sind die hinteren Sitze kraftvoll ausgeformt

12 Liter auf 100 Kilometer.

10 Liter auf 100 Kilometer.

Bei dieser Zündkerze wurde der vom Fahrzeughersteller vorgegebene Wechsel-Intervall beträchtlich überzogen.

Frische Bosch Zündkerze: Für volle Motorleistung und günstigen Benzinverbrauch.

An den Zündkerzen zu sparen, kann teuer werden. Denn bei altersschwachen Zündkerzen häufen sich, oft unbemerkt, die Zündaussetzer. Teures Benzin wird unverbrannt zum Auspuff hinausgeblasen. So daß 20% Mehrverbrauch im Extremfall durchaus denkbar sind. Besser und billiger fahren Sie, wenn Sie regelmäßig die Kerzen wechseln. Und bestehen Sie auf Bosch. Denn vom Zündkerzen-Bauen versteht keiner mehr.

Regelmäßig die Kerzen wechseln. Es zahlt sich aus.

BOSCH

Cr-Elektrode

Eins ist sicher.

BOSCH

KE 277a BMZ

neu auf der IAA

Neuer Chrysler Sunbeam

Kombi-Limousine mit Regierungshilfe

Bis Herbst 1975 stand es auf des Messers Schneide, ob das größte Automobilwerk in Schottland (in Linnwood bei Glasgow) ganz geschlossen werden würde. Die angedrohte Stillegung des Chrysler-Werks hätte die ohnehin beträchtliche Arbeitslosigkeit jener Region erheblich verschlimmert. Die britische Regierung griff ein und schloß mit dem Chrysler-Konzern einen Vertrag, der Übernahme der angelaufenen Verluste und Hilfestellung für die dringend notwendigen neuen Modelle vorsah.

James W. Craig, Landwirtschaftsingenieur im schottischen Drumoak und seine wohlgepflegte, fahrbereite Dampfwalze bilden den Hintergrund für den neuen Chrysler Sunbeam.

Am 16. Januar 1976 wurde der Vertrag unterschrieben. Am 16. August 1977 – auf den Tag genau 19 Monate später – lief in Linnwood der erste neue Serienwagen vom Band: ein Chrysler Sunbeam. Unter dieser offiziellen Bezeichnung wird eine zweitürige Kombi-Limousine angeboten, deren Heckscheibe sich zum bequemen Be- und Entladen weit nach oben schwenken läßt. Die Lieferung in Großbritannien beginnt im Oktober 1977, die Wochenproduktion soll bis Jahresende rund 1000 Wagen erreichen.

Der Export – auch nach Deutschland – beginnt im März/April 1978. Nach heutigen Vorstellungen soll hierzulande das billigste Modell rund 8500 Mark kosten, das teuerste rund 11 000 Mark. Wer freilich die inflationäre Tendenz aller Autopreise kennt und die Neigung der Firmen, im Frühjahr mit unschöner Regelmäßigkeit die Preise zu erhöhen, sollte realistischer mit einer Preisspanne von knapp 9000 bis etwa 11 500 Mark rechnen. Der einfachste Chrysler Sunbeam wird etwa soviel wie der einfachste VW Polo kosten, das Spitzenmodell dem Golf LS entsprechen.

Hat das neue englische Modell überhaupt eine Chance, ein Sunbeam (zu deutsch: Sonnen-

Die Vier-Zylinder-Motoren liegen konventionell im Bug

Probefahrten mit dem Rechtslenker

Spurgetreues Kurvenfahren

Integrierte Türtaschen

Schon äußerlich größer als Polo und Fiesta

strahl) für die kummergeplagten Chrysler/Simca-Händler im Bundesgebiet zu werden? Die Werksplanungen sind recht optimistisch. 1978 sollen rund 7000 Wagen an bundesdeutsche Käufer abgesetzt werden, 1979 sogar 10 000. Das sind große Hoffnungen, wenn der schon überbesetzte Markt der kleinen Kombi-Limousinen realistisch betrachtet wird.

Das erste Handikap des neuen Wagens ist sein Name. Chrysler hat sich in Deutschland trotz aller Werbeanstrengungen kaum eingebürgert. Die alte englische Marke Sunbeam blieb auf dem Kontinent praktisch unbekannt. Alle Anstrengungen, jährlich mehr als nur einige Dutzend Sunbeam auf dem deutschen Markt, einige Tausend in Europa zu verkaufen, verliefen im Sande. Die Kombination der Namen Chrysler und Sunbeam kann deshalb aus deutscher Sicht nur als Mißgriff bezeichnet werden. Englische Autos haben ohnehin keinen guten Ruf: wegen teilweise schlechter Verarbeitung, unregelmäßiger Produktion, schleppender Versorgung mit Ersatzteilen und einem mehr als dünnen Händlernetz. Bisher konnte etwa nur jeder zehnte Chrysler/Simca-Händler in Deutschland die wichtigen Wartungsarbeiten und kleinere Reparaturen durchführen.

Die erste Bekanntschaft auf schottischen Straßen, mit Rechtslenkung im Linksverkehr, hinterließ zum Chrysler Sunbeam den Eindruck eines braven Alltagsautos. Die schwächste Version (mit 928 cm³ und 42 PS/31 kW) läuft ungefähr so gut wie der Kadett mit Einlitermotor. Die Parallelen – speziell zur City-Version des kleinen Opel – drängen sich ohnehin durch die gleiche Bauweise auf. Wider Erwarten ist der neue kleine Engländer kein Frontantriebswagen, sondern in Standard-Bauweise ausgelegt: Motor über der Vorderachse, Getriebe dahinter, Kardanantrieb auf die Hinterräder. Für den deutschen Markt verdient die mittlere 1,3-Liter-Version am ehesten Interesse. Mit 1295 cm³ Hubraum leistet der Reihen-Vierzylinder 60 PS/44 kW. Für den deutschen Markt ist jedoch geplant, eine leicht gedrosselte Ausführung mit 55 PS/45 kW zu entwikkeln, die dann mit Normal- statt Superbenzin auskommen soll. Die Fahrleistungen des 1,3-Liter-Sunbeam entsprechen dem Kadett 1,2: Spitze rund 137 km/h, Beschleunigung von Null auf 100 km/h in 17 Sekunden. Sportlichen Charakter weist der 1,6-Liter-Sunbeam auf, was mit 70 PS/52 kW keineswegs verwundert. Bei 152 km/h als Spitze und 14 Sekunden als Standardwert für die Beschleunigung ist wenig Schalten notwendig. Nur die stärkste Version gibt es auf Wunsch mit Getriebeautomatik.

Bei 3,83 Meter Außenlänge (immerhin 11 Zentimeter länger als der Golf) ist der Innenraum des Chrysler Sunbeam normal bemessen: viel Kopfraum über den Vordersitzen, Rücksitze für Erwachsene auch über längere Strecken ausreichend. Die Innenmaße wurden offensichtlich am Kadett-Maßstab orientiert. Der Gepäckraum jedoch muß enttäuschen: geringe Ladehöhe wegen Reserverad und 41-Liter-Tank. Für mögliche Käufer ist es nur ein schwacher Trost, daß der Kadett City mit 0,22 m³ auch nicht mehr Gepäckraum bietet. Einen Vorteil hat der Chrysler Sunbeam aber voraus: einzeln umlegbare Rücksitzlehnen der Modelle LS und GLS. Für drei Personen ergibt sich so ein verlängerter Laderaum, der außerdem zum Transport von Skiern und ähnlich sperrigen Gegenständen genützt werden kann.

Die Heckscheibe schwebt mit Hilfe von zwei Gasdruckhebern mühelos in die Höhe. Der unbedingt notwendige Wischer und Wascher für freie Rücksicht soll in Deutschland auch beim Grundmodell serienmä-

ßig sein. Positive Details in der Technik: wartungsfreie Transistorzündung, leiser Kühlerventilator mit Elektromotor. Die Reifen hängen von der Motorisierung ab: 145 SR 13 beim schwachen, jedoch 155 SR 13 bei den stärkeren Modellen. Die Stoßstangen bestehen aus rostfreiem Edelstahl, die Ecken aus Kunststoff.

Der Chrysler Sunbeam fährt sich wie ein Kadett, ist allerdings etwas komfortabler als dieser gefedert. Dies äußert sich beim scharfen Kurvenfahren in einer beträchtlichen Seitenneigung der Karosserie. Nach vorn ist der Wagen ideal zu übersehen, das superkurze Heck bereitet keine Mühe beim Einparken. Die Vorserienwagen ließen sich nur etwas kratzig schalten. Die Motoren wirken leise und elastisch bis jeweils rund 4500/min. Beim vollen Ausdrehen werden sie laut – typische Motoren aus einem Land mit scharfen Tempobegrenzungen. Für deutsche Autobahnen wird wohl der Chrysler Sunbeam 1,3 Liter die beste Akustik bieten. Vorläufiges Fazit: Eine wichtige Neuheit für den englischen Markt, in Deutschland aber nur mit geringen Chancen.

Reserverad im Kofferraum

Große Heckklappe mit Heizfäden

Verkleidete Automatikgurte

Einzeln umklappbare Rücksitzlehnen

Harmonische Rundungen zeichnen den neuen Kölner aus

Der Bugspoiler bringt bessere Luftwiderstandsbeiwerte und geringeren Verbrauch

Wie schnell Automode und Modeempfinden wechseln, zeigt der Vergleich des Vorgängermodells mit dem neuen

Glatt und stabil, gut geschützt durch seitliche Wülste: Die Granada-Karosserie wirkt durchdacht und schön zugleich.

neu auf der IAA

Feine Arbeit

Man sieht's auf den ersten Blick: Mit dem neuen Granada hat Ford mehr geleistet als nur Styling-Retuschen an einem Auto, das in die Jahre gekommen ist. Optisch und technisch zeugt der Granada von feiner Arbeit, ganz im Sinne des notwendigen Verbesserns guter Dinge.

Im Innenraum fällt zunächst einmal auf, daß der große Block des Armaturenbrettes neu gestaltet wurde und harmonischer und klarer wirkt. Die rechteckige und quadratische Form hat Einzug gehalten. Tachometer und Drehzahlmesser, eine runde Tankuhr und ein Kühlwasserthermometer sitzen im eigentlichen Instrumentenbrett ebenso wie die Kontrollleuchten für Fernlicht, Handbremse und Zündung, sowie zwei getrennte Blinkerkontrollen.

Außerhalb im linken oberen Eck sitzt das Öldruckmanometer, rechts oben symmetrisch dazu das Ampèremeter, das teilweise durch das Lenkrad verdeckt ist. Nicht einsehbar durch das Lenkrad sind die neuerdings runden und zu drehenden Schalter für Heizheckscheibe, Intervallschalter für Wischer, der Überblendregler für die Lautsprecher im Heck und der Drehwiderstand für die Instrumentenbeleuchtung. Allerdings kann auf die direkte Sicht dieser Schalter verzichtet werden.

Gut im Griff liegt das dreistufige runde Verstellrad für das Gebläse, ebenso die Schieberegelung für Heizungs- und Luftverteilung.

Am richtigen Fleck sitzen Radio und Ascher sowie der Zigarrenanzünder. Verbessert wurde die Ablagekonsole vor dem Schalthebel; die Uhr steckte bisher am Ende der Konsole und war nicht mehr sichtbar, wenn etwas in die Konsole gelegt wurde. An den neuen Modellen ist über der

Uhr noch ein kleines Fach, in das sogar ein handliches Tonbandgerät paßt. Das Handschuhfach öffnet sich wie bisher nach unten. Über dem Handschuhfach ein offenes Ablagefach, das durch drei Stege unterbrochen wird. Einen guten Eindruck machte die Lüftung des Fahrzeuges. Die Luftmenge und deren Verteilung lassen sich überdurchschnittlich gut regulieren.
In der Mitte und seitlich des Armaturenbrettes sind zwei getrennt lenk- und regelbare Düsen. Jede kann in vier Richtungen geschwenkt und im Querschnitt – also in der Luftmenge noch separat reguliert werden.

Gurt-Probleme gelöst

Leider sind die Aufwickelrollen der vorderen Gurte nicht verkleidet. Die vorderen Sitze haben mehr Seitenführung als bisher. Die Automatikgurte vorne rollen sich ohne Schwierigkeiten ab und auch wieder zurück und auf den hinteren Sitzen gibt es ebenfalls leicht und problemlos abrollende Dreipunktautomatikgurte.
In der GL-Version findet man hinten neben einer breiten Mittelarmlehne und gut ausgeformten Rücksitzen am hinteren Teil der vorderen Konsole, die um die Handbremse herumgebaut ist und nach oben ein kleines Fach mit Deckel enthält, noch einen weiteren Ascher und Zigarrenanzünder. Auf der sogenannten Hutablage ist jetzt ein Fach, in das der Verbandskasten gelegt werden kann.
Der Kofferraum ist voll mit Teppichmatte ausgekleidet, wobei das Reserverad mit einer Gurthalterung und zwei Druckknöpfen zur seitlichen Fixierung des Teppichs dient. Ganz offensichtlich ist es heute billiger und rationeller, eine beschichtete Teppichmatte auf die lackierte Karosserie aufzulegen, zumal man diese Matte während der Produktion in eine bestimmte Form pressen kann und sie somit anpassungsfähig gemacht wird.

Gerundete und harmonische Form

Von vorne, aber auch von hinten wirkt der neue Ford Granada harmonischer als bisher. Betont wird am Heck eine breite Gürtellinie, die sich aus den großflächigen Rückleuchtenkombinationen und der stabil wirkenden Stoßstange mit Gummimantel zusammensetzt. Der grifflose Kofferraumdeckel bildet den Abschluß.

Die Rückenansicht wird außerdem betont durch das weit zur Seite gezogene Heckfenster, das sogar die Dachpfosten freigibt. Hier hat man offensichtlich für das Rückwärtsparken noch einen Blickwinkel geschaffen. Die Seitenscheiben der viertürigen Karosserie sind ebenfalls sehr großflächig und gestatten einen nahezu ungehinderten Blick nach draußen. Vom Fahrersitz aus ist die Sicht nach vorne einwandfrei. Von vorne fällt neben dem dominierenden schuppenartigen quergestreiften Kunststoffgrill auf, daß die viereckigen Scheinwerfer in die Karosserie miteinbezogen sind, ohne daß sie dort befestigt wären. Unter dem Stoßfänger sind ebenfalls quergerippte breite Lufteinlaßschlitze und darunter wirkt harmonisch angebaut der Bugspoiler. Die Motorhaube hat zwei Längssicken, die dem Wagen etwas mehr Eleganz verleihen. Links und rechts durchgängige breite und stabile Gummiprofile, die oberhalb der Türecke angesetzt sind und das so ärgerliche Anstoßen beim Aussteigen mildern.
Im Motorraum der übliche Platz für eine Baukastentechnik. Auffallend das Horizontalgebläse direkt hinter dem Armaturenbrett mit sehr kurzen Zuführungswegen. Die Sicherungen liegen in einem separaten Kasten, ebenso die zugehörigen Relais.
Obwohl Platz genug vorhanden ist, wurde der Behälter für den Scheibenwascher, in den die Elektropumpe (Made in Japan) integriert ist, verkleinert. Für solche Maßnahmen sollte man kein Verständnis zeigen, denn erfahrungsgemäß reicht das Scheibenwaschwasser im Herbst und Winter nicht aus, wenn man einen Tag lang Auto fährt.
Der sechszylindrige V-Motor ist von oben und unten gleichermaßen leicht zugänglich. Gut einsehbar sind auch alle anderen wichtigen Inspektionspunkte.
Auf der Straße wirkt der neue Granada zivil und leise, selbst bei hohen Drehzahlen bleibt der Motor angenehm ruhig. Das Fahrwerk bleibt straff und sauber, egal ob man enge Kurven fährt oder schlechte Wegstrecken.

Rundes Programm

Mit dem neuen Granada hat Ford Köln jetzt vom kleinen Fiesta bis zum großen Familienwagen ein rundes und vollständiges Modellprogramm. Ford ist dabei die einzige Firma unter den großen drei in der Bundesrepublik, die alle Modelle serienmäßig mit Verbundglas, Automatikgurten und Kopfstützen anbietet.
Auf diese drei Sicherheitskomponenten wird Ford in der Werbung sicherlich großen Wert legen. Der Vorstandsvorsitzende der Ford AG in Köln, Peter Weiher, brachte folgende Formel über die Ford-Automobile in Umlauf:
„Es sollen Wagen sein mit reichhaltiger Serienausstattung, einem hohen Maß an aktiver und passiver Sicherheit, mit robusten und wirtschaftlichen Motoren, laufruhigen und stabilen Karossen. Sie sollen aber auch erschwinglich sein und nie einem Kreis von Privilegierten vorbehalten bleiben."
Die Klasse, in der der Granada erscheint, hat im vergangenen Jahr 24,2% (das entspricht 542 200 Einheiten) der 2,27 Millionen neu zugelassenen Personenwagen in der Bundesrepublik erreicht.
Traditionell ist schon das Kopf-an-Kopf-Rennen in dieser Klasse zwischen Ford und Opel. 1976 wurden 89 800 Granada neu zugelassen, Opel hingegen registrierte 112 600 Neuanmeldungen. Die Autofahrer, die solche Wagen kaufen, sind fast immer verheiratet und kommen größtenteils aus Haushalten mit vier Personen. Dabei stellen die 35- bis 45jährigen 37% der Käuferschicht und ein weiteres Viertel der Granada-Kunden sind zwischen 45- und 55 Jahre alt. Entsprechend wurden auch die Autos konzipiert, und so wird auch die Werbung laufen. Angesprochen wird also mit diesem Auto nicht unbedingt der junge Autofahrer oder die noch relativ unerfahrene Gruppe der Führerscheinneulinge. Der Granada eignet sich ebenso wie der Opel-Rekord für Familien mit zwei Kindern und viel Gepäck, in den besser ausgestatteten Modellversionen, die meist über Firmen laufen, als Dienst- und Reisewagen oder aber für Freiberufler und Selbständige.

Interessante technische Details

Die Ingenieure in Köln haben an vielen Punkten das bisherige Modell verbessert.
Vor allen Dingen wurde am Gewicht gespart, weil das Auto auf keinen Fall schwerer werden durfte. An über 50 Ecken und Enden hat man grammweise Blech und Eisen reduziert, ohne jedoch auf Stabilität zu verzichten. Die schon genannte bessere Rundumsicht ist ebenfalls Erfolg der Feinarbeit. Die Motorhaube wurde um 2,2 cm abgesenkt, Effekt: Der Fahrer sieht unmittelbar vor dem Fahrzeug, 6 Meter mehr von der Fahrbahn als beim Vorgängermodell. Geblieben sind die umfangreichen Dämpfungsmaßnahmen, aber auch

Für eine Großserienlimousine ein sehr reichhaltiges Instrumenten-Bord. Heck und Front enthalten Stilzüge, wie sie heute in vielen Neukonstruktionen offensichtlich unvermeidlich sind.

K-PY 963

K-PY 963

Serienmäßig: Innenverstellbarer Außenspiegel

Nützlich: Klappe zwischen den Sitzen, leider zu klein für eine Kamera

Sauber: Aalglatte Ladefläche beim Turnier, dem nach wie vor (noch) schönsten deutschen Kombi

Geblieben: Nur vorn sieht der Turnier jetzt anders aus, das Heck wurde übernommen

Überlegt: Dieser Hebel sitzt axial verdreht, weil die Finger der linken Hand nicht genau rechtwinklig gewachsen sind

Sauber: Die Rücksitze und die Automatik-Gurte wirken aufgeräumt und ordentlich

hier wurde eine andere Technik, nämlich Schaumisolierung verwendet, was die gleiche akustische Wirkung bringt, jedoch leichter ist. Verschiedene Optimierungen an der Karosserie brachten einen geringeren Auftriebswert und einen besseren Luftwiderstandsbeiwert (jetzt 0,435, bisher 0,447) – das spart nach Werksangaben rund 7% an Leistung und mindert die Seitenwindempfindlichkeit.

Ein notwendiger technischer Trick: Die Türklinken sind jetzt anders gelagert, so daß das Schloß in Schwingrichtung der Tür entriegelt wird und damit leichter zu öffnen geht. Bisher mußte mancher Fingernagel am Granada-Türschloß sein Leben lassen.

Das Granada-Programm ist im Grunde genommen geblieben, nur die Motoren wurden anders geordnet. Neu wird ein 2,1-Liter-Dieselmotor sein, mit 65 PS für die Typen Granada und Granada L – er soll aber erst nächstes Jahr vorgestellt werden. Interessant ist der 2,8-Liter-V 6-Motor, der in der Vergaserversion 135 PS und als Einspritzer 160 PS bringt. Diese Maschine wurde seit Mai 1973 rund 650 000 mal für den amerikanischen Markt gebaut. Die beiden Motoren lösen die bisherigen 2,6- und 3,0-Liter-Vergasermotoren ab, weil sie bessere Ansaug- und Abgasbedingungen haben. Sie erhielten einen neukonzipierten Zylinderkopf. Der schwächste ist der 1,7-Liter-V-Motor mit vier Zylindern wahlweise mit 70 oder 73 PS für das Basisauto und die L-Version. Nach kurzen Probefahrten, die wir aber noch durch ausführliche Tests untermauern wollen, neigen wir zu der Auffassung, daß man ein Auto wie den Granada nur mit dem Sechs-Zylinder mit zwei Liter (oder aber wenn man die Mehrbelastung in der Steuer verkraften kann mit 2,3 Liter) Hubraum kaufen sollte, dann hätte man 90 beziehungsweise 108 PS. Wer den 2,8 Liter will, muß die Modellvariante GL und Ghia oder das S-Paket mitkaufen.

Ford hat die Sechszylindermotoren auf die kontaktlose wartungsfreie Transistorzündung umgestellt.

Eine Raum-Fahrt, die ist lustig.

RENAULT 14

Renault 14: Mehr Raum für die Familie
Sein Innenraum – fast so üppig wie beim großen Renault 16. (Und das in einem Kompakt-Wagen!) Dazu 4 Türen, dicker Teppichboden, ein flüsternder Motor.

Renault 14: Mehr Raum für das Gepäck
Schon sein Normal-Gepäckraum ist groß genug für das ganze Urlaubsgepäck der ganzen Familie. Vergleichen Sie selbst mit anderen Kompakt-Wagen!

Und was sonst noch dafür spricht, Raum-Fahrer zu werden
Sparsamer Quer-Motor. Leichtgängige Knüppelschaltung. Frontantrieb. Servo-Zweikreis-Bremse mit Bremsblockierverhinderung. Stählerner Flankenschutz in den vorderen Türen. Breite Schutzschilde.
Und saubere Verarbeitung bis ins Detail.
Wann starten Sie zur fröhlichen Probe-Raum-Fahrt?

Renault 14, das Raum-Fahrzeug unter den Kompakten

Unsere Konstrukteure haben eben auch Familie.

RENAULT
Autotechnik für den Menschen.

Natürlich 1 Jahr Garantie ohne km-Grenze. Für weitere Informationen: Ihr Renault-Händler oder Deutsche Renault, 504 Brühl.
Problemlose und günstige Finanzierung über Renault Credit Bank.

77/5/7651/005

Audi 100 Avant
Große Fensterflächen, eine leicht abfallende Motorhaube und ein imposantes Schrägheck verleihen dem Audi 100 Avant seine dynamische Ausstrahlung.

neu auf der IAA

Viele Neuerungen bei VW und Audi

Ohne großes Tamtam hat der VW-Audi-Konzern nach den Werksferien seine 78er-Modelle verbessert und geändert. Auffallend sind die Retuschen am Passat und die neue Version eines Audi 100, die „Avant“ heißt.

Hier in Kürze die wichtigsten offiziellen Angaben, ausführliche Fahrberichte folgen in den nächsten Heften:

PASSAT

Moderne Optik und funktionelle Aufwertung kennzeichnen den neuen Passat: eleganter Kühlergrill, kräftiger, kunststoff-ummantelter Stoßfänger und zusätzlicher Lufteintritt, dessen Unterkante als Spoiler ausgebildet ist, sowie die straff gegliederten Seitenteile und das markante Heck mit niedriger Ladekante verleihen dem größten Volkswagen-Modell seine charakteristische Prägung. Bei grundsätzlich unveränderter, fortschrittlicher Technik erhielt der Passat zahlreiche Neuerungen an Fahrwerk, Karosserie und Ausstattung. Sie dienen besonders dem Fahr- und Bedienungskomfort.

Der neue Passat – blendfrei und griffgerecht in Konsole zusammengefaßte Kontrollelemente und Schalter, Kontrolleuchten als Leuchtdioden, im Lenkstockschalter für den Scheibenwischer nun auch Wasch-Wisch-Funktion für Heckscheibenwischer, wenn als Mehrausstattung gewünscht.

Liebevolle Detaillösungen zeichnen den neuen Audi 100 Avant aus: Hier gegen Mehrpreis und nur beim „GL“ – eine Art „Durchreiche“ in der Rücksitzlehne. Sie erlaubt den Transport auch langer Gegenstände, kein Wunder: Maßgebende Versuchsingenieure sind Ski-Fans!

POLO – DERBY

Der Polo erhält in der stärksten Ausführung statt des bisherigen 60 PS starken 1,1-Liter-Motors, der Superbenzin benötigte, den bereits im Derby angebotenen 1,3-Liter-Motor mit 44 kW (60 PS). Dieser Motor kommt mit Normalbenzin aus, das Drehmoment liegt höher, das Drehzahlniveau niedriger als bei dem bisherigen Motor. Der sportliche 44-kW-Polo gewinnt mit dieser elastischen und laufruhigen Antriebsquelle zusätzliche Attraktivität. Polo und Derby erhielten außerdem Ausstattungsverbesserungen.

GOLF

Alle Golf-Modelle erhalten zahlreiche Verbesserungen an Karosserie und Fahrwerk, die Geräusch- und Schwingungsübertragungen in den Innenraum noch weiter reduzieren.

Hinzu kommt eine neue, leisere und sparsamere Ausführung des S-Motors mit 1,5 Liter Hubraum und 51 kW (70 PS) Leistung. Unter den Neuerungen an Bedienung und Ausstattung sind der von innen verstellbare Außen-Rückspiegel und eine auf bestimmte Polsterfarben abgestimmte Braunton-Innenausstattung der GL-Ausführung hervorzuheben.

SCIROCCO

Mit neuer, aktueller Optik stellt sich der Scirocco 1978 vor. Kunststoff-ummantelter Stoßfänger, neuer Kühlergrill mit seitlich herumgezogenen Blinkleuchten und schwarze Türsäulen betonen die klare Linienführung des sportlichen VW-Coupés. Die neuen Stoßfänger entsprechen in Styling und Aufbau denen des Passat. Wie beim Golf erhöhen auch beim Scirocco geräuschdämpfende Maßnahmen und Ausstattungsverbesserungen den Fahrkomfort. Das Motorenangebot enthält ebenfalls den laufruhigen 1,5-Liter-Motor mit 51 kW (70 PS).

KÄFER

Der Käfer bleibt weiterhin im VW-Programm. Auch das Volkswagen Cabriolet wird, entgegen mancherlei Gerüchten, in seiner klassisch gewordenen, zeitlosen Form weiter gebaut.

VW Passat
Der neue PASSAT – zwei- oder viertürig, mit normaler oder dachhoher Gepäckraumklappe, drei Motoren zur Wahl: 1,3 l – 40 kW, 1,6 – 55 kW oder 63 kW (Normalbenzin).

ICH REKLAMIERE

Fast jeden Tag wenden sich Mitglieder an unsere Redaktion: Sie haben Ärger mit Werkstätten oder eine Meinungsverschiedenheit mit einer Automobilfirma. In vielen Fällen können wir mit einem Rat die Dinge zurechtrücken oder einen Kontakt vermitteln. Wenn dieses nicht hilft, haben diejenigen ACE-Mitglieder, die rechtsschutzversichert sind, noch immer die Möglichkeit, den juristischen Weg zu beschreiten: Sie können klagen, um zu ihrem Recht zu kommen. In dieser Serie veröffentlichen wir von Fall zu Fall Reklamationen unserer Leser, auch wenn diese Beispiele nicht typisch für eine Automobilfirma sein müssen. Nur durch Bloßlegung solcher häufig blamablen Fälle kann verhindert werden, daß andere Autofahrer in ähnlicher Weise zu Nachteilen kommen.

Wenn einem die Benzin-Uhr auf den Wecker geht...

Wer heutzutage Autos baut, scheint mitunter mehr Marketing-Probleme zu haben als technische. Damit soll keineswegs angedeutet werden, in Automobil-Fabriken mache man sich nicht ernsthafte Gedanken um die Technik eines Fahrzeugs: Abgasentgiftung, Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit, Komfort, aktive und passive Sicherheit. Indes: Eine Benzin-Uhr oder ein Drehzahlmesser, das sind doch wohl inzwischen keine Problemfälle mehr, denn im Prinzip ist die Frage gelöst, wie man dem Autofahrer die Möglichkeit bietet, am Armaturenbrett abzulesen, ob und wieviel Benzin im Tank ist. Praktisch sieht es jedoch zuweilen anders aus. ACE-Mitglied Heinz Dicks mußte ein ganzes Jahr warten und sein neues Auto 13mal in die Werkstatt fahren, ehe die Benzin-Uhr funktionierte . . .

Nun sind die meisten Tank-Inhalts-Anzeiger ohnedies etwas grobschlächtig ausgelegt. Das heißt, viel mehr als „voll", „halbvoll" und „Reserve" läßt sich selten ablesen. Die Informationslücke zwischen Anzeige und tatsächlichem Tankinhalt gleicht jeder Fahrer auf eigene Weise aus: Mit der Zahl der gefahrenen Kilometer nimmt auch diese Erfahrung zu. Wenn allerdings bei einem neuen Auto – in diesem Fall einem Audi 80 GTE – der Tank beinahe überläuft, die Benzin-Uhr dagegen allenfalls eine Zwei-Drittel-Füllung anzuzeigen bereit ist, dann wird man mißtrauisch. Und fährt, solange man noch Garantie hat, in die Werkstatt.

So dachte auch ACE-Mitglied Dicks. Bei der vorgeschriebenen 1000-km-Inspektion meldete er den Mangel bei der Audi-Vertragswerkstatt, der Firma Reschke in Duisburg-Hamborn. Das war nutzlos: Bei einer längeren Fahrt nach Inspektion (und vermeintlicher Instandsetzung der Benzin-Uhr) blieb der Dicks'sche Audi auf der Autobahn stehen. Benzin alle. Nur: Die Tankuhr zeigte stur „viertel voll". Das wären 10 bis 15 Liter.

Ärgerlich, gewiß. Aber einen friedlichen Autokäufer ficht das nicht gleich an. Auch Heinz Dicks blieb noch gelassen: Eine zweite Chance zur Behebung der Kraftstoff-Mißweisung sollte die Werkstatt durchaus haben. Erst nach der vierten – erfolglosen – „Nachbesserung" beschlichen den Audi-Käufer böse Zweifel. Er schrieb – ein halbes Jahr nach dem Kauf – nach Ingolstadt. Und äußerte den Verdacht, daß da wohl ein Fabrikations-Fehler vorliege und deshalb die Werkstatt nicht vorankomme.

Im Kreis herum

Ingolstadt verwies den Kunden Dicks an Wolfsburg, Wolfsburg an den Verkäufer – die Firma Röchling in Duisburg – und diese wieder an die Audi-Werkstatt Reschke. Beim sechsten, eintägigen Versuch, die unbotmäßige Benzin-Uhr endlich zu einer richtigen Anzeige zu bewegen, gelang dieses zwar nicht, aber der Drehzahlmesser wurde beschädigt. Ein neuer war nicht am Lager und erst in vier Wochen zu haben. Beim siebten Werkstattbesuch wurde dann der neue Drehzahlmesser eingebaut. Die Benzin-Uhr sträubte sich noch immer. Und der Drehzahlmesser (der neue) zeigte bei einem späteren Kundendienst-Test 200 bis 300 Umdrehungen zuviel an.

Heinz Dicks schrieb ein zweites und – zehn Monate nach dem Kauf ein drittes Mal nach Wolfsburg. Von dort bekam er – im Gegensatz zur ersten Antwort – nur eine vorgedruckte Karte: „. . . sehen uns zu einer kurzfristigen individuellen Antwort im Moment jedoch leider außerstande. Damit trotzdem etwas geschieht, haben wir Ihren VW-Audi-Betrieb informiert . . ." Keine Antwort auf die natürlich auch gestellte Frage, wer eigentlich den Aufwand von Heinz Dicks durch die ständigen Fahrten zur Werkstatt und den Verzicht auf sein Auto zu tragen gedenkt. Kein Wort des Bedauerns, des Verständnisses.

Fremdwort Kundendienst

War man in Wolfsburg ratlos, weil der Kunde Mutmaßungen darüber angestellt hatte, ob es nun am Fabrikat oder der Werkstatt liege, daß der Benzin-Anzeiger einfach nicht dazu zu bringen war, schlicht die korrekte Tankfüllung anzuzeigen? Oder war der Wolfsburger „Kundendienst Technik" gar vergrätzt darüber, daß Heinz Dicks die ganze Affäre nicht gerade als Empfehlung für Werk und Werkstatt empfinden konnte? Wie dem auch sei: Elf Monate nach dem Kauf seines fabrikneuen Audi 80 GTE hatte Dicks immer noch ein Auto, bei dem weder Tank- noch Drehzahl-Anzeige mit der Wirklichkeit vergleichbar waren. Dicks verlangte deshalb vom Verkäufer, also der Firma Röchling, eine schriftliche Bestätigung darüber, daß die Mängel auch nach der bald ablaufenden Garantiefrist noch zu Garantie-Bedingungen behoben würden. Und jetzt (erst) drohte der erboste Kunde auch mit Anwalt, ACE und Gericht.

Die Drohung verfing. Ein Jahr nach dem Kauf und beim 13. Werkstattbesuch hatten die Mitarbeiter der Firma Röchling einen Haupttreffer: Benzin-Uhr und Drehzahlmesser funktionierten endlich so, wie man es von ihnen erwarten darf. Zur Ehren-Rettung der Kfz-Mechaniker soll nicht verschwiegen werden, daß sie zur Instandsetzung der Zeit-Uhr im Dicks'schen Audi nicht so lange brauchten.

Nun weiß man, daß die Autohersteller ihre Produkte nicht ungeprüft vom Band rollen lassen. Und jeder Einsichtige wird zugestehen, daß dennoch immer Autos aller Firmen mit kleineren (manchmal auch größeren) Mängeln auf den Markt kommen.

Rollende oder stehende Beweise dafür, daß es doch so etwas gibt wie einen „Ausreißer" in der Serie. Von der Kundschaft häufig ebenso hartnäckig wie prinzipiell falsch „Montagsauto" genannt. Und schließlich – so wird man einwenden – leisten die Autohersteller ja auch Garantie für das, was sie uns Kunden verkaufen. Bedenklich stimmt an dem geschilderten Fall – der sicherlich weder der erste noch der einzige dieser Art ist – dreierlei:

- 1. Braucht es wirklich 12 Werkstattbesuche, um eine Benzin-Uhr, ein Zubehörteil also, auszutauschen?
- 2. Nehmen die Werke oder ihre Vertrags-Werkstätten die Garantie noch wirklich ernst, wenn es einmal verzwickte Probleme gibt (ein solches wollen wir hier einmal unterstellen)? Zweifel daran lassen die absolut blamablen Sprüche aufkommen, die der mit einer wahren Esels-Geduld auf sein Recht pochende Kunde Dicks zu hören bekam:
Es sei ein falscher Tank eingebaut worden; es liege am Schwimmer (im Tank); die Benzin-Uhr brauche gar nicht „voll" anzuzeigen, wenn der Tank voll ist . . . Ein „Kundendienst-Berater" gar wollte Dicks weismachen, er (der „Berater") lasse sich bei einem neuen Auto die Tankanzeige immer so (nämlich falsch) einstellen, dann habe er bei „Reserve" noch mehr Sprit im Tank . . . Und schließlich riet man Heinz Dicks, er solle erst mal mit dem Auto fahren, die Benzin-Uhr reguliere sich vielleicht von selbst ein.
- 3. Hält es – von Autoherstellern und ihren Vertragswerkstätten abgesehen – irgend jemand für nicht sittenwidrig, wenn in einem Fall wie dem des Heinz Dicks der Kunde für mißlungene Garantie-Arbeiten berappen muß? Es bleibt nämlich immer noch die Frage, wer Dicks seine Aufwendungen bezahlt: zwölf Fahrten zur Werkstatt und zurück, Verzicht aufs Auto (und Benutzung anderer Verkehrsmittel). Vom Ärger ganz abgesehen. Einen Reiseveranstalter kann man immerhin inzwischen für entgangene Urlaubsfreude zur Kasse bitten, wenn zwischen Katalog- und Buchungsversprechen einerseits und der Realität andererseits gewichtige Lücken klaffen. Autohersteller bequemen sich noch nicht einmal zur Übernahme angefallener Sachkosten bei dem Kunden, der wegen Garantiearbeiten über Gebühr oft zur Werkstatt muß. Statt dessen verlegt man sich mitunter – wie der Fall Dicks zeigt – auf einen Nervenkrieg. Nicht jeder hat – leider – soviel Ausdauer wie Heinz Dicks.

Fazit: Der Wurm steckt nicht nur im Produkt, sondern auch in der Garantie. Lamentieren hilft da allerdings nicht mehr weiter. Nur eine gesetzliche Reform von Kleingedrucktem in den Garantiebedingungen für neue Autos. Und nicht nur da.

Astrid Freiberg

Wortmeldung

Kurt Gscheidle
Bundesminister für Verkehr

Nachschulung

Was sich bundesdeutsche Autofahrer fürs eigene Bankkonto wünschen, fürchten sie im Flensburger Verkehrszentralregister: einen hohen Kontostand. Für 1,6 Millionen Führerscheinbesitzer wurde bereits ein solches Strafpunkte-Konto eröffnet. Damit ist also jeder vierte Autofahrer registriert. Verkehrsminister Kurt Gscheidle will künftig Punktesammlern das „Abheben" von ihrem Flensburger Konto ermöglichen. Bis zu drei Punkte sollen gelöscht werden, wenn der Verkehrssünder zur Nachschulung geht. In vier Bundesländern wurden Nachschulungsversuche gestartet, deren Erkenntnisse Kurt Gscheidle seinen Kollegen der Länderverkehrsminister-Konferenz vortragen will.

Neue Höchstzahlen werden bei den Kraftfahrzeug-Zulassungen gemeldet. Im ersten Halbjahr 1977 wurde der bisherige Zulassungsrekord der ersten sechs Monate 1976 sogar noch übertroffen. Mit insgesamt 1 604 566 Kfz-Neuzulassungen lag das Ergebnis um 132 633 Fahrzeuge oder 9% über dem des gleichen Zeitraums 1976.

Ich begrüße die positiven Aspekte dieser Entwicklung. Das gilt sowohl für die Wirtschaft wie auch für den einzelnen Bürger, dem die Mobilität, die ihm das Auto verschafft, viel bedeutet. Ich sehe aber auch den mit der Belastung des Straßenverkehrsnetzes verbundenen wichtigen Sicherheitsaspekt, der mit einer weiteren Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes mehr in den Vordergrund tritt. Es ist daher selbstverständlich, daß die Sicherheit auf unseren Straßen auch weiterhin ein Schwerpunkt meiner Verkehrspolitik bleibt.

Die Entwicklung der letzten Jahre hat erfreulicherweise gezeigt: *Mehr Autos müssen nicht zugleich mehr Unfälle bedeuten.* So entsprach die Zahl der Verkehrstoten im vergangenen Jahr, wo wir 14 781 Getötete zu beklagen hatten, etwa der Größenordnung der Jahre 1960 bis 1963, als die Zahl der Getöteten pro Jahr etwa 14 500 betrug. Damals verkehrten auf unseren Straßen allerdings nur 10 bis 12 Millionen Kraftfahrzeuge, 1976 waren es mit 24 Millionen doppelt soviel. Auch die Fahrleistungen haben sich in dieser Zeit verdoppelt.

Das bedeutet also eine Verminderung des Unfallrisikos je Kraftfahrzeug und je gefahrenen Kilometer um die Hälfte. Das bedeutet weiterhin, daß die in den letzten Jahren getroffenen Maßnahmen ihre Wirkung zeigen.

Ebenso wie sich der Verkehr dynamisch fortentwickelt, muß auch die Verkehrssicherheit kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert werden. Dazu gehört auch eine Überprüfung des 1974 eingeführten sogenannten „Punktsystems". Von vornherein war seinerzeit vorgesehen, diese Verkehrssicherheitsmaßnahme nach einem gewissen Erfahrungszeitraum ggf. zu verbessern und durch geeignete Maßnahmen zu ergänzen.

Inzwischen wissen wir durch wissenschaftliche Auswertungen der Daten des Verkehrszentralregisters in Flensburg sowie durch neuere Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), daß unter den Kraftfahrern drei Hauptgruppen ein besonderes Risiko für die Verkehrssicherheit bilden.

Dabei handelt es sich einmal um diejenigen Kraftfahrer, die neun und mehr Punkte im Verkehrszentralregister gesammelt haben. Von den inzwischen fast 4,6 Millionen Kraftfahrern, die in Flensburg eingetragen sind, hatten im vergangenen Jahr ca. 285 000 neun und mehr Punkte aufzuweisen. 230 000 von ihnen hatten neun bis dreizehn Punkte und ca. 55 000 vierzehn bis siebzehn Punkte. Von den etwa 15 000 Kraftfahrern, die im Jahre 1976 bei Erreichen von vierzehn Punkten ihre theoretische Fahrprüfung wiederholen mußten, bestanden etwa 50% die erste Überprüfung nicht; und von den 3400, die sich zum zweiten Mal zur Überprüfung meldeten, konnten wiederum etwa 50% das Ziel nicht erreichen.

Der zweite Personenkreis umfaßt die sogenannten alkoholauffälligen Kraftfahrer. Allein die Verkehrsrichter bestrafen jährlich etwa 155 000 Kraftfahrer wegen Alkoholstraftaten im Straßenverkehr. Das sind etwa 50% aller Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten. Etwa die Hälfte davon, nämlich rd. 66 000, hatten einen Unfall verursacht. Insgesamt müssen die Gerichte jährlich in über 130 000 Fällen die Fahrerlaubnis wegen eines Trunkenheitsdeliktes im Straßenverkehr entziehen. Darüber hinaus werden wegen Überschreitens der 0,8-Promille-Grenze von den Gerichten und Verwaltungsbehörden jährlich ca. 24 000 zeitlich befristete Fahrverbote verhängt. Das sind etwa drei Fünftel aller Fahrverbote.

Die dritte Gruppe schließlich betrifft die jungen Fahranfänger. Jährlich erwerben etwa 1,2 Millionen junge Kraftfahrer zwischen 18 und 21 Jahren erstmals ihren Führerschein. Ihre Unfallbelastung ist im ersten Jahr fast dreimal so hoch wie bei den Kraftfahrern, die länger im Besitz des Führer-

scheines sind. Bei einer Befragung junger Fahranfänger bis zu zwanzig Jahren waren 50% bereits in einen Unfall verwikkelt. Die Zahl der von dieser Gruppe durch zu risikofreudiges Fahren verursachten Unfälle wird von der BAST auf jährlich ca. 50 000 geschätzt. Knapp 300 000 jugendliche Fahranfänger bis zu 21 Jahren fallen nach Schätzungen der BAST jährlich durch spezifische unfallträchtige Delikte wie Abkommen von der Fahrbahn, Gefährden des Gegenverkehrs beim Überholen, überhöhte Geschwindigkeit und wegen technischer Mängel und Bauartveränderungen am Fahrzeug auf.

Diese Zahlen fordern uns zum Handeln auf, insbesondere auch deshalb, weil diese drei Gruppen nicht nur sich selbst, sondern im hohen Maße andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Die Zahlen beweisen weiter, daß die bislang zur Verfügung stehenden Sanktionen allein nicht ausreichen, um die drei Kraftfahrergruppen zu einer Veränderung ihres Verkehrsverhaltens zu motivieren.

Mir erscheint daher eine Nachschulung als geeignete Maßnahme, um dem betroffenen Kraftfahrer eine wirksamere Hilfe zur Verbesserung seines Verkehrsverhaltens zu geben.

Natürlich kann hier der risikofreudige jugendliche Fahrer nicht so behandelt werden wie derjenige, der durch Alkoholdelikte auffällt, und dieser wiederum muß anders angesprochen werden als einer, der seine Punkte beispielsweise durch häufige Geschwindigkeitsüberschreitung oder Vorfahrtmißachtung gesammelt hat. Es müssen also zielgruppenorientierte Programme ausgearbeitet werden, die auf das fehlerhafte Verhalten des Verkehrsteilnehmers eingehen und auf seine Bewußtseinslage und innere Einstellung einwirken. Für die Durchführung des Nachschulungsunterrichts sind wiederum besonders qualifizierte Ausbilder erforderlich. Nicht zuletzt muß überlegt werden, wo und wie die Nachschulung im Verkehrsrecht anzusiedeln ist und welche Kosten für den Teilnehmer unumgänglich sind.

All dies zeigt, daß für das von mir angestrebte Ziel, die Einführung eines umfassenden Nachschulungsmodells, noch etliche Vorarbeiten geleistet werden müssen. Zur Zeit wird diese Frage von Fachleuten meines Hauses mit ihren Kollegen aus den Bundesländern erörtert. Dabei werden natürlich die gegenwärtigen und noch zu erwartenden wissenschaftlichen Erkenntnisse und praktischen Erfahrungen berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die gegenwärtig in vier Bundesländern, nämlich Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz laufenden Versuche der Bundesanstalt für Straßenwesen mit verschiedenen ausgestalteten Nachschulungsmodellen. Außerdem hat Bayern einen eigenen Versuch durchgeführt, dessen Erkenntnisse ebenfalls mit in die Überlegungen einbezogen werden.

Nach Abschluß dieser Arbeiten werde ich das Thema dann im Rahmen einer Länderverkehrsministerkonferenz mit meinen Länderkollegen besprechen.

Ich bin überzeugt, daß die Nachschulung für den betroffenen Kraftfahrer eine echte Hilfe zur Vermeidung von Unfällen und den Verlust des Führerscheins bedeutet. Für die Allgemeinheit trägt sie zur Senkung des Unfallrisikos und zur Hebung der Verkehrssicherheit bei. Auch die anfallenden Kosten dürften wirtschaftlich tragbar sein, weil der Kraftfahrer durch die Nachschulung einen reellen Gegenwert erhält. Eine Nachschulung zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens bewirkt nämlich die Senkung des eigenen, auch kostenträchtigen Unfallrisikos, sie kann weitere Geldbußen und Strafen vermeiden und den Besitz des Führerscheins sichern, was für den Kraftfahrer einen wesentlichen wirtschaftlichen Faktor darstellt. Und nicht zuletzt werden wir einen weiteren Anreiz für die freiwillige Nachschulung bei unseren Überlegungen erwägen: Wer einen solchen Kurs erfolgreich absolviert, könnte in Flensburg bis zu drei Punkten abgezogen bekommen.

b-b-bremsen oder blockieren?

Ein Stuttgarter Brems-Wissenschaftler meint: „Steh drauf wie ein Ochse!“

Was Führerscheinanwärtern, Autofahrern und Schleuderkursteilnehmern jahrelang eingebleut wurde und noch immer eingetrichtert wird, das will ihnen ein Stuttgarter Professor wieder ausreden: Statt beim Bremsen das Stottern zu empfehlen, gibt Dr. Emil Hörz vom Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen der Universität Stuttgart den Rat: „Steh drauf wie ein Ochse, wenn du scharf bremsen mußt!“

Der theoretisch ungemein bremsbeschlagene Wissenschaftler (seine 1968 verfaßte Doktorarbeit befaßt sich mit „dem Einfluß von Bremskraftreglern auf die Brems- und Führungskraft eines gummibereiften Fahrzeugrads“) möchte kein Revolutionär in einem Glaubenskrieg ums richtige Bremsen sein. Vielmehr will er, daß sowohl Konstrukteure als auch Benutzer von Bremsen aus vorgegebenen physikalischen Grundsätzen die richtigen Folgerungen ziehen. Und das bedeutet für Professor Hörz: „Nicht Stottern lernen, sondern voll drauf.“ Und der Bremser vom Fach hat plausible Gründe dafür. Sie aufzuzeigen muß man ein wenig im Geschichtsbuch der Fahrzeugbremse blättern.

Als die Räder nämlich das motorisierte Rollen lernten, wurden sie ausnahmslos an der Hinterachse gebremst. Aus dieser Zeit stammt der (damals zutreffende) Grundsatz: Wer bremst, bis die Räder blockieren, kommt unweigerlich ins Schleudern. Nur: Zu jener Zeit konnten eben nur die Hinterräder blockieren – was ja auch heute noch das Ende jeder Geradeausfahrt bedeutet. Denn die Naturgesetze haben sich nicht geändert, nur die Autos. Einen entscheidenden Schritt zur besseren Bremsanlage machte die Firma Daimler 1911. Als Extra konnten die Herrenfahrer das damalige Novum – Vorderradbremse – ordern. Natürlich war es (wie heute bei der Scheibenbremse) auch Prestigesache, und die Nachfrage nach den zusätzlichen Verzögerern ging rapide nach oben.

Der zweite entscheidende Schritt der Bremsentwicklung wurde 1925 mit der Konstruktion der Hydraulikbremse gemacht. Damit konnte man zum erstenmal die Kraft vom Bremspedal an die Räder genau dosieren. Man leitete sie – dank der Hydraulik-Gesetze – gleichmäßig an die Vorder- und Hinterachse. Heute weiß man, daß dies ein Irrtum war: die Philosophie des Wirkungsgraddenkens. Bei der stärksten Pedalkraft sollte auch die Wirkung der Bremskraft an den vier Rädern am stärksten sein. Daß deshalb beim Bremsen oft die Hinterräder zuerst blokkierten, das Fahrzeug unweigerlich ins Schleudern kam, festigte die Autofahrer im Glauben, daß Blockieren gleich Schleudern ist.

1952 hätte der Durchbruch kommen können. Mit dem von BMW entwickelten Bremskraftverstärker konnte man erstmals mehr aus der vorhandenen Muskelkraft des Fahrers machen und auf die Bremsen bringen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt, so meint Professor Hörz, hätte man die Bremsanlagen auf die physikalischen Gegebenheiten ausrichten können (die vorne mehr Bremskraft verlangen als hinten). Soviel zur Historie. Allerdings gehen laut Brems-Professor Hörz auch heute noch Autofirmen daran vorbei. Er hat sich jeden Tag in gerichtlichen Verfahren als Gutachter bei schweren Unfällen damit herumzuschlagen.

Professor Hörz ist mit seiner Grundsatzforderung noch nicht bei allen Autofirmen durchgedrungen (aber bei der Ausarbeitung der entsprechenden EG-Vorschriften): „Ich verlange vorne größeren Bremsschlupf!“ Was der Professor will, ist elementare Autophysik: „Die Vorderachse muß stark überbremst sein!“ Dr. Hörz hat einen verblüffend einfachen Versuch vorbereitet, der deutlich macht, warum er das fordert. Den Versuch kann jeder nachvollziehen, ohne sein Auto zu riskieren: mit Modellautos.

Professor Dr. Emil Hörz demonstriert mit Modellautos seine Theorie. Foto: Hörner

An einem hat der Professor die Vorderräder festgeklebt, am anderen die Hinterräder und am dritten alle vier Räder. Was passiert wohl, wenn er sie auf seinem Schreibtisch von einem Pappdeckel rollen läßt? Überlegen Sie, bevor Sie weiterlesen:

Fahrzeug Nummer eins mit vorne blockierten, hinten freilaufenden Rädern reagiert am interessantesten: Egal wie schräg man es an den Start bringt und vom Deckel rollen läßt, es kommt immer völlig stabilisiert unten an! Die freilaufenden Hinterräder zwingen das Fahrzeug immer (!) auf Geradeauskurs. Fahrzeug Nummer zwei hat hinten blockierte, vorne freilaufende Räder: Es kommt unhaltbar ins Schleudern, das Heck setzt in jedem Fall zum Überholen an. Im Ernstfall ist dieser Vorgang nicht zu korrigieren, weil er blitzschnell abläuft. Am dritten Spielzeug-Fahrzeug sind alle vier Räder fest. So wie man es aufstellt, quer zur Fahrbahn oder geradeaus, so kommt es unten an. Es schleudert überhaupt nicht und hat den kürzesten Bremsweg. Dieses einfache Experiment führt die Behauptung vieler Gefahrentrainer ad absurdum, daß vier blockierte Räder das Auto ausbrechen lassen. Einzig allein blockierte Hinterräder haben diesen Effekt!

Als erste Firma hat Daimler-Benz das eigentlich Simple begriffen. 1968 ging die neue Erkenntnis in Serie: 72 Prozent der Bremskraft werden an die Vorder-, 28 Prozent an die Hinterachse geleitet. Professor Hörz: „Seitdem wurde kein einziger Bremsschleuderunfall mit einem Mercedes mehr registriert!“ Wenn auch fast alle Autohersteller beherzigen, daß die Vorderachse zuerst blockieren muß, ist der Bremskraftunterschied zwischen Vorder- und Hinterachse nirgends so groß wie bei Mercedes. Daraus folgt: Ein Autofahrer, der auf die Bremse steigen muß, zuckt (dank Anti-Blockier-Denken) vom Bremspedal, wenn er vorne leicht ins Rutschen (nicht Schleudern, wohlgemerkt) kommt. An der Hinterachse hat er inzwischen aber kaum hohe Bremskräfte mobilisiert, obwohl der Fahrer meint, alle Räder hätten blockiert. Professor Hörz: „Hätte er voll draufgetreten, dann wäre er bei 160 km/h mindestens zehn Meter früher zum Stehen gekommen. Ein Stotterbremser kommt noch schlechter weg. 10 Meter, das sind statistisch 10 000 Mark mehr Schaden.“

Zum Theoretischen: Die ideale Bremskraftverteilung läßt sich mittels Bremskraftverteilungs-Diagramm ermitteln. Die von den Autokonstrukteuren installierte Bremskraftverteilung soll so nahe wie möglich an der Ideallinie dieses Diagramms liegen. Während zum Beispiel Daimler-Benz, Opel, VW und Ford ihre Bremskraft

linear aufbauen, verändern BMW und Renault mittels Druckumsetzern die Verteilung der Kraft an die Vorder- und Hinterachse während der Schwellzeit (also dem Aufbau der Bremskraft). Hörz ist der Meinung, daß die lineare Verteilung besser zu beherrschen ist, die Vorderräder leichter zu überbremsen sind.

In diesem Zusammenhang rät der Professor, als Autofahrer alles zu tun, daß die von den Konstrukteuren installierte Bremskraftverteilung nicht verändert wird. „Nur die vom Autohersteller vorgeschriebenen Bremsbeläge verwenden!" Erst vor kurzem mußte Hörz als Gutachter vor Gericht: Weil ein Soldat einen Bremsbelag aus einem Vorderrad des gleichen Auto-Typs vom Schrottplatz beim eigenen Fahrzeug hinten montiert hatte, mußte er sterben. Die auf stärkere Bremsleistung ausgelegten Beläge blockierten bei einer Vollbremsung die Hinterräder, denn das vom Autohersteller installierte Bremskraftverteilungssystem war ja nicht mehr wirksam. Das Fahrzeug kam ins Schleudern und auf die Gegenfahrbahn . . .

Der Zorn des Professors aus Stuttgart über „diesen Blödsinn vom Stotterbremsen" richtet sich gegen die „Irrlehre", daß sich der Autofahrer bei einer Notbremsung an den idealen Bremswert (bei dem sich das Rad tatsächlich noch dreht) mit Pumpen herantasten kann. Hörz: „Das ist unmöglich!" Es geht nach Professor Hörz beim Bremsen vor allem darum, in möglichst kurzer Zeit die größte Kraft auf die Bremsen zu bringen. Ein Superautofahrer schafft das in 0,2 Sekunden, ein langsamer in 1,6 Sekunden. Schon bei 100 km/h ist der Langsame über 30 Meter später zum Einsatz der vollen Bremskraft gekommen. Dazu kommt, daß der Autofahrer zwei Regelsystemen unterworfen ist. Der antizipative Regelkreis reagiert relativ langsam, dafür aber sehr zuverlässig. Er sorgt dafür, daß der Autofahrer auf etwa 80 Meter im voraus optische Informationen verarbeiten kann und entsprechend lenkt, schaltet und Gas gibt. Dieses System erlaubt ermüdungsfreies Fahren ohne Streß, alles geht fast automatisch, der Autofahrer kann sich dabei sogar auf andere Dinge konzentrieren (Radio, Gespräch etc.). Bei einem unvorhersehbaren Ereignis tritt der reaktive Regelkreis in Aktion. Er reagiert sehr schnell, ist dafür aber sehr fehlerhaft. Er leitet Mehrfachreaktionen des Fahrers ein, die nicht programmierbar, also auch nicht durch Training erreichbar sind. Daraus folgert Professor Hörz: Während der erste Regelkreis (obwohl langsamer, aber eben programmiert) eine Reaktion, nämlich den „Ochsentritt aufs Bremspedal" schon nach einer Sekunde zuläßt, ist ein bewußtes Lenkmanöver erst nach zwei Sekunden möglich. Hörz: „Stotterbremsen zum Zwecke der Lenkfähigkeit hätte nur dann Sinn, wenn man bereits nach einer Sekunde bewußt lenken könnte." Auch bewußtes Stotterbremsen ist erst nach zwei Sekunden möglich. Die Befürworter der Stotterbremse treten also für den Verzicht auf eine Sekunde volle Bremskraft an allen Rädern ein. Bei 100 km/h sind das fast 30 Meter. Für Dr. Hörz gibt es deshalb nur eine Möglichkeit: „Bremsen was das Zeug hält. Das gilt auch auf Eis und Schnee." Seine These: Lieber mit blokkierten Rädern rutschend gut gebremst, als stotternd aufgefahren.

Der „Unsinn vom Pumpen" hat nach Meinung des Wissenschaftlers dazu geführt, daß Auffahrunfälle zunehmen, die Zahl der Bremsschleuderunfälle dagegen abnimmt. Eine weitere Überraschung hat Professor Hörz nach Auswertung der Daimler-Benz-Unfallstatistik parat: „90 Prozent aller Bremsschleuderunfälle passieren auf trockener Fahrbahn, nur 10 Prozent auf nasser." Falsches Bremsen führe vor allem auf griffiger Fahrbahn zu einer Entlastung der Hinterachse und damit zum vorzeitigen Blockieren der Hinterräder. Und das bedeutet unausweichlich Schleudern. Bei einigen Autotypen wird dieser Effekt durch ungünstige Lastverteilung (hinten leichter) gefördert. Deshalb fordert Hörz, daß noch mehr der Bremskraft an die Vorderachse geleitet werden soll.

Warum sind die Erkenntnisse des Wissenschaftlers nicht Allgemeingut? Hörz: „Weil jeder, der mal fünf Liter Benzin getankt hat, meint, er verstehe was vom Autofahren."

Peter Groschupf

Kfz-Briefe sind keine Geburtsurkunden

Kraftfahrt-Bundesamt: „Herstellungsdatum nicht selten getürkt“

Autofahrer sollten beim Neuwagenkauf einen sorgfältigen Blick in den Kfz-Brief werfen, rät das Kraftfahrt-Bundesamt. Die Flensburger haben festgestellt, daß das Herstellungsdatum in den Papieren nicht selten „getürkt“ ist oder völlig fehlt. Ärgerlich für den Verbraucher: Das tatsächliche Alter des Fahrzeugs bleibt ihm unbekannt.

Die falschen Daten in den Kfz-Briefen sind für das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ein „leidiges Thema, mit dem wir uns schon wiederholt beschäftigen mußten“. Denn immer wieder verstoßen nach Erkenntnissen des KBA Automobilfirmen gegen die Vorschrift, in den Kfz-Briefen das Datum anzugeben, an dem das Fahrzeug das Werk verlassen hat. Regierungsdirektor Wolfgang Heibges: „Die Hersteller vertreten die Auffassung, daß ihre Händlerorganisationen zum Firmenbereich zählen und deshalb ebenso berechtigt seien, die Briefe auszufüllen.“

Die Folge: Ein Teil der Händler trägt – wenn überhaupt – in die Papiere das Verkaufsdatum ein, das häufig mit dem Tag der Erstzulassung identisch ist. „Diese Praktiken entsprechen allerdings nicht den Vorstellungen des Gesetzgebers, der 1960 im Fahrzeugbrief die Angaben über das Baujahr ersatzlos strich, da aus dem Datum zur Bescheinigung der Allgemeinen Betriebserlaubnis der Herstellungszeitpunkt des Autos zu ersehen ist“, klagt ein Insider und verrät: „Gerade renommierte Firmen fallen unangenehm aus der Rolle.“

Dem Verbraucher kann diese von manchen Händlern „bewußt betriebene Verschleierungstaktik“ (KBA) teuer zu stehen kommen. So ist nicht auszuschließen, daß ein Autokäufer einen Wagen erhält, der laut Herstellerbescheinigung im Kfz-Brief frisch vom Werk kommt, tatsächlich aber längere Zeit beim Händler gelagert wurde. Im Extremfall kann ein solchermaßen getäuschter Kraftfahrer beim Wiederverkauf des Autos reinfallen, wenn der Gebrauchtwagenhändler anhand der Fahrgestellnummer den tatsächlichen Herstellungszeitpunkt ermittelt und den Marktwert des Autos niedriger ansetzt.

Der Verkaufsleiter einer Stuttgarter Opel-Niederlassung bezeichnet diese fehlende Transparenz allerdings für „keinen wesentlichen Nachteil“ für den Verbraucher: „Angesichts der derzeitigen Lieferfristen verstreichen zwischen dem Herstellungstag und dem Verkauf höchstens vier bis sechs Wochen. Im Gegensatz zu früher ist es kaum möglich, daß ein Käufer ein Haldenauto erhält, also ein Fahrzeug, daß schon mehrere Monate gelagert wurde.“

Von den merkwürdigen Praktiken der Hersteller und Händler ist dem Verband der Automobilindustrie „nichts bekannt“. Beim VDA ist man ohnehin der Auffassung, daß Lagerfahrzeuge stets den verkaufsrechtlichen Anforderungen am Tage des Verkaufs entsprechen und weder technisch minderwertig sind noch ihre Eigenschaft als fabrikneue Fahrzeuge verlieren. Allein aus gesamtwirtschaftlichen Interessen sei es unerläßlich, auch in Zeiten saisonal oder konjunkturell schwachen Absatzes auf Lager zu produzieren, um eine kontinuierliche Beschäftigungslage zu sichern und damit Arbeitsplätze zu erhalten. Die Eintragung des Herstellungsdatums im Kfz-Brief wegen des „auch noch künstlich genährten, aber ungerechtfertigten Mißtrauens eines Teils der Verbraucher“ würde die Produktion auf Lager unmöglich und bei Absatzschwierigkeiten eine sofortige Herabsetzung der Zahl der Arbeitsplätze notwendig machen (VDA-Jahresbericht 1975/76).

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist „sehr darum bemüht“, daß die Vorschriften eingehalten werden. Sobald es von Zulassungsstellen und Autobesitzern von faulen Händlertricks erfährt, protestiert es mit einem Hinweis auf die Bestimmungen bei den Herstellern. „Bei permanenter Mißachtung der Vorschriften haben wir auch schon die Entziehung der allgemeinen Betriebserlaubnis angedroht“, sagt KBA-Experte Wolfgang Heibges. „Außerdem sind die Zulassungsstellen gehalten, bei Verdacht auf Unkorrektheiten oder bei fehlenden Daten im Kfz-Brief die Zulassung des Autos zu verweigern.“

Doch auf die sanfte Tour scheinen Händler und Hersteller nicht zu reagieren. Deshalb haben Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und der Länder Ende April auf einer Fachtagung in Bonn mehrheitlich dafür plädiert, ein Bußgeld zur Ahndung der Verstöße einzuführen. Wann eine Entscheidung über diesen Vorschlag fällt, ist nach Angaben des KBA noch nicht abzusehen.

rs

Das ist die gesetzliche Vorschrift

„Ohne Fahrzeugbrief darf kein Kraftfahrzeug (Anhänger) zugelassen werden. Ein Fahrzeug, das zu einer durch Allgemeine Betriebserlaubnis genehmigten Gattung gehört, darf nur auf Grund eines Briefes zugelassen werden, den der dazu berechtigte Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis ausgestellt hat.

Der vorgelegte Brief ist auf ordnungsmäßige Ausfüllung zu prüfen. Insbesondere ist darauf zu achten, daß die Firmenbescheinigung . . . genau (auch z. B. mit Datum) eingetragen und die zugrunde liegende Allgemeine Betriebserlaubnis vorschriftsmäßig angegeben ist.“

Aus der Dienstanweisung für die Zulassungsstellen (§ 23 der StVZO) – erlassen von den zuständigen obersten Behörden der Länder.

unter Nr. 2180/3 durch das Kraftfahrt-Bundesamt
mit dem Nachtrag I erteilt worden ist.
Es wird versichert, daß das Fahrzeug den gesetzlichen Anforderungen entspricht.
Wolfsburg, den . . . 19 . .
VOLKSWAGENWERK AG
(Stempel) Carl H. Hahn ppa. Kabisch

Kraftfahrzeugbrief I Nr. 36 784 407 *

Ein Teil der Autohändler fälscht das Herstellungsdatum im Kfz-Brief oder läßt es – wie hier – völlig weg. Jetzt plädieren Experten der Länder für die Einführung eines Bußgelds gegen solche Unkorrektheiten.

Sinnlose Smog-Verordnung

**Wenn der Wind durch die Straßen Mannheims weht,
verflucht Straßenkehrer Gustav Schmied seinen Job.
Dann bläst ihm der Staub ins Gesicht,
die vielen Papierschnitzel lassen sich nur mit viel Mühe in der Mülltonne einsperren,
der sorgsam zusammengekehrte Dreckhaufen am Rand des Gehsteiges löst sich durch ein vorbeifahrendes Auto wieder in Luft auf.
Aber heute:
Die Luft scheint stillzustehen.
Die brütende Hitze läßt sie flimmern über dem schwarzen Asphalt.
Es ist der heißeste Tag des Jahres.
Heute kann Gustav seine Arbeit in Ruhe tun.
Keine vorbeibrausenden Autos,
höchstens ab und zu mal ein Taxi.
Ein paar schwitzende Radfahrer.
Und dort, wo sich täglich die Autos stauen,
wo gehupt wird und Bremsen kreischen,
wo Autofahrer schimpfen, weil die Ampeln mit dem zähen Verkehr nicht mehr fertig werden:
ein paar Bengels, die auf dem Skateboard, dem rollenden Brett, akrobatische Kunststücke proben.**

Highnoon in Mannheim. Gespenstische Atmosphäre in der Industriestadt, in der sich Rhein und Neckar vereinigen. Fast ausgestorbene Straßen, in denen die gelben Busse und Straßenbahnen der Städtischen Verkehrsbetriebe auffallende Farbtupfer sind. Und Kontrast zu dem neblig-grau verhangenen Himmel, der die stechenden Sonnenstrahlen durchläßt und zu einer riesigen Brutglocke wird.

Geisterstadt Mannheim? Zugegeben: eine Zukunftsvision. Aber eine mögliche Zukunftsvision. Das Bild von der autolosen Stadt kann täglich Wirklichkeit werden. Heute, morgen, übermorgen. Auch ohne Ölkrise. Und nur theoretisch, natürlich.

Warum? Weil Mannheim die erste Stadt der Bundesrepublik ist, in der es eine Verordnung über Smog-Alarm gibt. Das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Sozialordnung Baden-Württemberg hat diese Verordnung jetzt konkret festgelegt. Das Bundesland Rheinland-Pfalz hat nachgezogen. Denn wenn Mannheim smoggefährdet ist, steht auch links vom Rhein der Wind still. Deshalb hat sich Rheinland-Pfalz für die Stadt Ludwigshafen der Verordnung angeschlossen.

Mit der „Smog-Verordnung" (Abkürzung „SmogV") „zur Verhinderung schädlicher Umwelteinwirkungen bei austauscharmen Wetterlagen" haben sich die Umweltschutz-Experten aus dem baden-württembergischen Ministerium sehr viel Mühe gemacht. Und Sozialministerin Annemarie Griesinger jubelte denn auch: „Diese Verordnung ist eine wesentliche Verbesserung des Umweltschutzes im Ballungsraum Mannheim-Ludwigshafen. Sie ermöglicht den zuständigen Behörden ein rasches und wirkungsvolles Eingreifen bei lufthygienisch bedenklichen Wetterlagen." Und, so Frau Griesinger: „Ich vertraue bei der Durchführung der dann notwendigen Maßnahmen auf die Einsicht des Bürgers."

Die wird sie dann auch brauchen. Obwohl die „Einsicht des Bürgers" bisher noch nicht auf die Probe gestellt wurde. Weil es noch keine „austauschbare Wetterlage" gegeben hat, die der § 2 der Verordnung so definiert: „Eine austauschbare Wetterlage liegt vor, wenn in einer Luftschicht, deren Untergrenze weniger als 700 m über dem Erdboden liegt, die Temperatur der Luft mit der Höhe zunimmt und die Windgeschwindigkeit in Bodennähe während einer Dauer von zwölf Stunden im Mittel kleiner als 1,5 Meter pro Sekunde ist." Mit anderen Worten: Wenn Windstille herrscht in Mannheim und die Stadt unter einer weniger als 700 Meter hohen Smog-Glocke liegt, wird Smog-Alarm geschlagen.

Smog ist ein aus den englischen Wörtern Smoke (Rauch) und Fog (Nebel) künstlich zusammengesetztes Wort. Es steht für den Zustand, wenn über Industriestädten die Abgase von Fabriken und Autos stehen und sich nicht mehr verflüchtigen.

Die Smog-Verordnung sieht den Alarmfall vor, wenn bestimmte Werte schädlicher Stoffe um das mehrfache übertroffen werden. Als „Basiswert" werden für Schwefeldioxid 0,4 Millimeter pro Kubikmeter, für Kohlenmonoxid 15 mg/m^3 Stickstoffdioxid 0,3 mg/m^3 und für Kohlenwasserstoffe (ohne Methan) 2,5 mg/m^3 angenommen.

Im § 3 („Alarmstufen und Entwarnung") der Verordnung heißt es dann: „Das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Sozialordnung gibt eine austauscharme Wetterlage unter Angabe der Alarmstufe für das Smog-Gebiet bekannt, sobald an mindestens der Hälfte aller Meßstellen, die im Bereich dieses Gebietes und des unmittelbar angrenzenden Smog-Gebietes eines anderen Bundeslandes eingerichtet sind, die

Schadstoffkonzentrationen

während eines Zeitraumes von drei Stunden ermittelt werden und nach Mitteilung des Deutschen Wetterdienstes nicht auszuschließen ist, daß die austauschbare Wetterlage länger als 24 Stunden anhält."

Der Smog-Alarm wird in folgenden drei Phasen ausgelöst:

- Alarmstufe 1, wenn die Ba-

siswerte der schädlichen Stoffe um das Doppelte ansteigen.

- Alarmstufe 2, wenn die Basiswerte um das Vierfache überschritten werden.

- Alarmstufe 3, wenn die Basiswerte um das Sechsfache überschritten werden.

Die einzelnen Alarmstufen werden von Presse, Funk und Fernsehen verkündet. Und ab Stufe 2 wird der Kraftfahrzeugverkehr beschränkt. Die Mannheimer bekommen dann das zu spüren, was die Bundesbürger während der Ölkrise an den autolosen Sonntagen erlebt haben. 25 Straßen und Plätze im Stadtgebiet Mannheim sowie die Gemeinden Heddesheim, Ladenburg, Ilvesheim und Edingen-Neckarhausen wurden zum Sperrgebiet erklärt. Für diese Zone gilt, was der § 5 der Verordnung vorschreibt: „Während der Alarmstufe 2 ist der Betrieb von Kraftfahrzeugen in dem Sperrbezirk in der Zeit von 6 Uhr bis 10 Uhr und von 15 Uhr bis 20 Uhr

1. außerhalb öffentlicher Straßen,
2. auf öffentlichen Straßen, solange und soweit Zeichen 270 der Straßenverkehrs-Ordnung (Verkehrsverbot bei Smog) aufgestellt sind,

untersagt. Während der Alarmstufe 3 gilt Absatz 1 mit der Maßgabe, daß die zeitliche Beschränkung entfällt.“

Da hätten wir sie dann also, die autolose Geisterstadt. Doch so streng, wie sich das alles anhört, ist es in Wirklichkeit gar nicht. Denn was wäre eine Verordnung ohne Ausnahmen? So gelten die Bestimmungen nicht für Kraftfahrzeuge, die im Linienverkehr eingesetzt werden, nicht für Taxen und auch nicht für „Kraftfahrzeuge, die von Bediensteten der Behörden und Einrichtungen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und Landkreise sowie der Wasserverbände, Wasserversorgungsunternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit aus dienstlichen Gründen, die einen Aufschub der Fahrt nicht dulden, benutzt werden . . .“

Und das ist noch lange nicht alles! Daß auch die Bundeswehr, die Stationierungsstreitkräfte, die Polizei, der Bundesgrenzschutz, die Feuerwehren, das Technische Hilfswerk, Krankenwagen usw. fahren dürfen, ist klar.

Vom „Smog-Verbot“ ausgeschlossen sind aber auch „Kraftfahrzeuge, die Lebensmittel befördern, deren Auslieferung während der Sperrfrist für eine geordnete Versorgung der Bevölkerung notwendig ist, sowie Kraftfahrzeuge, mit denen Tageszeitungen ausgeliefert werden.“

Außerdem: „Kraftfahrzeuge, die außerhalb von öffentlichen Wegen und Plätzen auf dem Betriebsgelände eingesetzt werden, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs in dem Betrieb geboten ist.“

Und: „Kraftfahrzeuge, die zum Einsammeln und Befördern von Abfällen eingesetzt werden, soweit der Einsatz zur Aufrechterhaltung einer geordneten Abfallbeseitigung erforderlich ist.“

Verschont bleiben auch Fahrzeuge, „deren Benutzung im öffentlichen Interesse liegt“, und „Kraftfahrzeuge, die zwischen mehreren Teilen eines Betriebes eingesetzt werden, soweit die Benutzung für den Produktionsablauf in dem Betrieb geboten ist. Die Führer der Kraftfahrzeuge haben eine Ausfertigung der Ausnahmegenehmigung mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen.“

Also: Weitgehend alles, was vier Räder hat, darf auch beim Smog-Alarm weiterrollen. Und die, die Smog verursachen, dürfen weiterqualmen: Industriebetriebe. Der Güterverkehr. Nur die Leute, die ohnehin unter der Woche den geringsten Teil des Verkehrs ausmachen, müssen ihr Auto in der Garage lassen – die Privatleute. Angesichts dieser zahlreichen Einschränkungen bei der Kraftfahrzeugbeschränkung erscheint die Smog-Verordnung sinnlos.

Nun wird sie doch nur Theorie bleiben, die Zukunftsvision von der Geisterstadt Mannheim. Und Gustav, unser Straßenkehrer, wird wohl nie in Ruhe arbeiten können . . .

Markus Boden

Japans Plus ist unser Minus (II)

Mit gewohnter Verzögerung reagiert der deutsche Markt auf japanische Importe: Nach dem Kamera- und Transistor-Einbruch fürchten manche Wirtschaftler ähnliches auf dem Automobilsektor. Tatsächlich werden die Fernost-Autos nicht nur auf dem Weltmarkt oder in den USA zusehends als ernste Konkurrenz angesehen. Ihr streckenweiser Vorsprung auf Teilgebieten der Forschung macht sich bereits in der Serie bezahlt, und dank ihrer vergleichsweise niedrigen Produktionskosten können sie unseren immer teurer werdenden Autos bisweilen Paroli bieten. Entscheidend in den nächsten Jahren ist freilich auch das Selbstverständnis der japanischen Automobilarbeiter, die – obwohl anders eingestellt zur Firma – immer mehr Kritik an ihren Arbeitsbedingungen üben. Dennoch sind Arbeitskämpfe vom Umfang und Ernst, wie sie hier um den sogenannten Lohnrahmentarifvertrag II geführt worden sind, in Japan vorerst nicht denkbar.

In der Abgasforschung sind uns die Japaner der strengen Gesetze wegen weit voraus. Ihre Prüfstände werden von Rechnern gesteuert, ihre Forschungskapazität ist beachtlich. Japans Autokäufer profitieren von den serienmäßigen Verbesserungen dank der Forschung.

In den vergangenen Monaten machten die Nissan-Werke, einer der größten Autohersteller der Welt, erstmals die Türen auf, um Teile ihrer „Central Engineering Laboratories" vorzuführen. Was die Japaner allein auf dem Gebiet der Abgas- und Verbrennungsforschung demonstrieren, konnte sich in der Tat sehen lassen: Vollautomatische, computergesteuerte Prüfstände für die Abgasforschung sind auch in deutschen Forschungszentren üblich. Aber Nissans Labor quillt geradezu über von Prüfständen. Schwerpunkte in der Abgasforschung sind derzeit die Dauerhaltbarkeit von Katalysatoren, Anzeigegeräten und Sonden.

Japanische Fachleute betonten, daß es ihnen mit Hilfe der Computer möglich war, ihre Prüfprogramme auf die verschiedenen Abgasbestimmungen in Japan, Kanada, USA und Europa zu trimmen und große Mengen von Vergleichsdaten zu sammeln.

Gezeigt wurde auch der Test eines speziellen einzylindrigen Motors, an dem mit der Spectralanalyse die Verbrennung kontrolliert werden kann.

Mit Hochgeschwindigkeitskameras halten die Japaner Verbrennungsabläufe in speziellen Zylindern fest, wie etwa die Ausbreitung der Flammenfront an der Zündkerze. (Ähnliche Forschung betreibt man auch bei VW in Wolfsburg).

Die Japaner, ansonsten bescheiden, gehen davon aus, daß sie bei der Abgasforschung und auch bei der Bewältigung des Energieproblems, also beim Kraftstoffverbrauch, einen Vorsprung von fünf bis zehn Jahren gegenüber der westlichen Konkurrenz herausgetüftelt haben. Nicht ohne Stolz bezeichnen sie Nissan als „eines der besten Autos auf der ganzen Welt".

Ihr erklärtes Hauptziel ist die Steigerung der Qualität und die Minderung der Produktionskosten. Ihre Autos sollen bei gleichem Standard nicht nur den immer schärfer werdenden Vorschriften gerecht werden, sondern auch einem immer größer werdenden Kreis von Kunden zugänglich bleiben.

In Gesprächen mit Verkaufsfachleuten und Ingenieuren drang immer wieder die grund-

„Die Deutschen haben's besser..."

Er wird zu den einflußreichsten Männern der japanischen Wirtschaft gezählt. Er segelt zweimal im Monat mit Freunden aus Politik und Industrie auf seiner eigenen stolzen Jacht: Der 50 Jahre alte Ichiro Shioji ist nicht nur

Kam zu den deutschen Journalisten: Ichiro Shioji (r.).
Foto: JAW

Vorsitzender der 210 000 Mitglieder starken Japanischen Automobilarbeitergewerkschaft JAW, sondern zugleich Präsident von Jidosha-Soren, dem Dachverband, in dem 550 000 Mitglieder der einzelnen Firmen- und Branchengewerkschaften zusammengefaßt sind, – gegründet von Shioji. Jidosha-Roren hat rund 650 hauptamtliche „officers", die in den Firmen ständig die Mitglieder betreuen und aus der Gewerkschaftskasse bezahlt werden. Dazu kommen 122 leitende Funktionäre.

Als Shioji hörte, daß deutsche Fachjournalisten die Nissan-Gruppe besuchten, fuhr er noch abends in das Hotel und diskutierte stundenlang mit ihnen über die Unterschiede der deutschen und japanischen Gewerkschaften. Seine Kontakte zum DGB und zur IG Metall, zum Internationalen Metallarbeiterbund und zum Internationalen Arbeitsamt in Genf führen ihn regelmäßig nach Europa und in die USA. Er ist außerdem Berater der japanischen Regierung in Fragen des Arbeitsrechts und des Sozialwesens.

Bevor Shioji 1953 als Angestellter zu Nissan kam, war er vier Jahre Arbeiter in einer Seifen- und Margarinefabrik. Er ist nahezu 25 Jahre „hauptamtlich" für seine Gewerkschaft tätig und gilt in seiner Umgebung als „harter Arbeiter". Seine tägliche Arbeitszeit umschreibt er mit der Formel „bis zum anderen Morgen", und seine Assistenten versichern, dies sei ein 16-Stunden-Tag. Zwei Wochenenden (am Samstag wird in Japan meist noch vormittags gearbeitet) gehören der Gewerkschaft, die beiden anderen im Monat dem Hobby Segeln. Er zahlt monatlich 35 Mark Gewerkschaftsbeitrag und fährt privat einen Nissan-Sportwagen vom Typ „fair lady". Seinem Engagement ist es, so wird berichtet, zu verdanken, daß die Kommunisten in den japanischen Gewerkschaften nicht Fuß fassen konnten.

Die in Arbeitskämpfen ertrotzten sozialen Absicherungen in der Bundesrepublik (Shioji: „Die Deutschen haben es besser . . .") werden mit kollegialem Respekt anerkannt, der Streik in der Metallindustrie um den sogenannten Lohnrahmentarifvertrag II wurde sorgfältig analysiert. Dennoch hält er einen Arbeitskampf um einen besseren Manteltarifvertrag derzeit in Japan für undenkbar.

Obwohl man die Mitbestimmung unserer Machart in Japan nicht kennt, gibt es sie faktisch: Shioji versichert – und da geben ihm deutsche Gewerkschafter recht –, daß in den entscheidenden Fragen der sich oft als große Familie betrachtenden Firmen nichts laufe, wenn die Gewerkschaft nicht mitzieht: So werde Nissan beispielsweise das Problem der Auslandsinvestitionen nur in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften lösen, sagten sogar die Vertreter des Managements.

Längst über das Versuchsstadium hinaus ist dieser serienreife Gasturbinen-Bus, mit dem wir eine längere Probefahrt machen konnten. Die Geräuschprobleme sind weitgehend gelöst, für größere Strecken ist dieser Bus eine überlegenswerte Alternative zu herkömlichen Omnibussen, vor allem in weiten unbewohnten Ländern (z. B. Orient).

Gefördert vom Ministerium für Industrie und internationalen Handel entwickelte Nissan zusammen mit sechs anderen führenden japanischen Firmen diesen Dual Mode Bus, der sowohl auf regulären Straßen als auch auf speziellen Pisten fahren kann. Der computergesteuerte Elektrobus ist einsatzreif.

sätzlich positive Einstellung zum Auto durch, die sich von der unsrigen zumindest dadurch unterscheidet, daß man bereit ist, dem Auto strenge Fesseln anzulegen – und es erst dann willkommen zu heißen. Statt Jubel und Hurra weiß man in Japan um die Gefahren des Automobils. Deshalb gilt die Anstrengung der Ingenieure den voll akzeptierten Gesetzen. Statt gegen Vorschriften zu zetern oder eine Lobby dafür stark zu machen, strengen die Japaner ihr Ingenieurs-Potential an und kämpfen verbissen um kleinste Fortschritte. Ungeniert gab man uns auch zu verstehen, daß man sich über diejenigen in Europa nur wundere, die gegen das Benzin-Blei-Gesetz oder gegen die neuen Abgasnormen gewettert hatten.

So haben die Nissan-Forscher ihre Entwicklungsprioritäten auch in einer der Rangfolgen gesetzt, die man sorgfältig studieren sollte:

- Abgas
- Dampf
- Energie
- Minderung des Cw-Wertes
- Verbrauch
- Abstandswarnung
- elektronische Steuerung
- Gewichtsminderung
- Sicherheit
- Systementwicklung Innenstadtverkehr
- Bus, Elektrofahrzeuge, vollautomatischer Transport

Diese Wertung muß man freilich vor dem Hintergrund des Erreichten und des in Japan Notwendigen sehen: Der Sicherheitsreifen ist ebenso serienfertig entwickelt wie die Alkohol-Bremse, die den Wagen stoppt, wenn der Fahrer betrunken ist. In der Luftsackforschung sind die Japaner mindestens so weit wie die Amerikaner und ihr Sicherheitsfahrzeug (siehe LENKRAD 4/77) könnte übermorgen in Serie gehen.

Auch wenn wir, verwöhnt durch manchen prunkenden Neubau in Europas Autofabriken, manches Mal etwas lächelten über das, was sich Prüffeld nannte oder Reifenprüfstand, so mußten wir doch vor den demonstrierten Ergebnissen den Hut ziehen. Die wirklichen Geheimnisse freilich behielten die Japaner – wer hätte auch anderes erwartet – natürlich für sich. Um so sicherer kann man sein, daß noch einiges auf uns zukommen wird . . . E. B.

„Die Deutschen haben's schwerer . . ."

Er handelt mit Kühlschränken, Baumaschinen und Autos, er verkauft Fernsehgeräte, Programme dazu und sogar Radarfallen. Jiro Yanase, Chef der nach seinem Vater benannten Handelsfirma, ist zugleich auch Präsident der Japanischen Vereinigung der Automobilimporteure. Ihm stellten wir die Frage, warum so wenig deutsche Autos in Japan gefahren werden.

L: „Warum kaufen Japaner deutsche Autos?"

Y: „Wenn es nach dem Preis geht, würde ich sagen, niemand dürfte ein deutsches Auto kaufen. Aber da gibt es auch noch das Prestige. Als wir damit begannen, deutsche Mercedes-Autos hier zu handeln, überlegte ich mir, was wohl der beste Weg dazu wäre. Und ich sagte mir damals, daß es den Mercedes nur für wirkliche Gentleman geben sollte. So war etwa die Verkaufsstrategie, und sie war sicherlich erfolgreich."

L: „Und wie ist es dann mit Volkswagen?"

Y: „Das ist eine andere Geschichte. Hier war der amerikanische Markt Vorreiter. Als VW ständig steigende Verkaufsziffern in Amerika erreichte, dachten viele Japaner, ‚hier muß es sich um ein sehr gutes Auto handeln' und sie wollten es auch kaufen. Dazu muß man noch sagen, daß der Volkswagen-Käfer vor zehn Jahren hier rund 700 000 Yen, also etwa 7000 Mark kostete und die japanischen Autos damals vergleichbar waren, also rund 600 000 Yen kosteten. Der VW war also damals ein echter Konkurrent. Heute ist das anders. Heute sind die japanischen Autos billiger, obwohl sie auch immer teurer werden, aber der Volkswagen macht ja zwei- bis dreimal im Jahr seine Sprünge wie ein Hase."

L: „Der einfachste Golf kostet 1 600 000 Yen (ca. 16 000 Mark). Ich möchte gerne wissen, zu welchem Preis Sie diesen Wagen in Wolfsburg einkaufen. Ebenso die Kosten für den Zoll und dann Ihren Gewinn."

Y: „Man kann die Preise nicht vergleichen, zumal man nicht einfach zurückkalkulieren kann. Ein Beispiel: Wenn man einen Golf GLS (in Deutschland) mit dem Golf GLE in Japan vergleicht und den japanischen Preis zurückrechnet, würde man entdecken, daß dieser Preis günstiger ist als der deutsche Preis. Das ist eine der Antworten. Es wäre also so, daß der deutsche Marktpreis für ein japanisches Modell geringer sein würde als der deutsche Preis für ein vergleichbares Auto am deutschen Markt. So bleibt also die Frage, warum wir mit den Volkswagen- und Audi-Modellen am japanischen Markt so teuer sind.

Dafür gibt es wiederum einige Gründe: Einer davon ist der Wechselkurs. Er hat sich in den letzten drei Jahren um nahezu 25 Prozent geändert. Auf diese Größe haben wir keinerlei Einfluß, aber sie macht uns praktisch mit den Preis. So haben wir beispielsweise eine Preissteigerung von 25 Prozent allein durch den Wechselkurs. Ein weiterer Grund ist darin zu sehen, daß in den letzten zwei, drei Jahren sehr strenge Sicherheitsvorschriften und Regeln über die Umweltfreundlichkeit in Japan in Kraft getreten sind. Wir mußten also unser ganzes Modellprogramm umstellen. So können wir beispielsweise heute gar keinen Basiskäfer anbieten, sondern nur noch den Käfer mit der 1,6-Liter-Maschine und vom Golf und Scirocco ohnehin nur das Einspritzer-Modell. Nachteilig für uns wirkt sich aus, daß die japanischen Regeln über die Umweltfreundlichkeit von Motoren nicht mit anderen Herstellerländern harmonisiert sind. Allein die erhöhten Ausgaben für die Erfüllung der technischen Bestimmungen machen weitere 20 Prozent des Mehrpreises aus. Außerdem sind da noch die Kosten für ‚duty, toll und transportation'. Wie Sie wissen ist der japanische Einfuhrzoll etwas niedriger als in Deutschland. In Europa sind es 11 Prozent Zoll und 11 Prozent Steuern und in Japan 6,5 Prozent. Aber wenn man in Japan Zoll und Steuern zusammenzählt, kommt man auf den gleichen Wert. In Deutschland haben wir 11 Prozent Zoll und 11 Prozent Steuern, und in Japan macht es zusammengerechnet ebenfalls 22 Prozent aus. Und dann gibt es noch einen Rest im Preisunterschied, der rührt aus der unterschiedlichen Fertigungsmethode her. Es ist einfach teurer, ein deutsches Auto zu bauen als ein japanisches. Die japanische Industrie hat günstigere Arbeitskosten."

L: „Wie schwer tun sich die Japaner bei uns?"

Y: „Die japanischen Autos haben es auf dem deutschen Markt leichter, weil sie weniger Ausrüstung mitliefern müssen. Wir können bis zu 1000 Mark dadurch einsparen, da unsere Autos auf dem deutschen Markt beispielsweise ohne Katalysator (Nachbrenner) auskommen, weil sie nicht die Abgasvorschriften Japans erreichen müssen."

14 000 Partner-Punkte

Hallo Partner danke schön

Im März dieses Jahres startete der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) die Kampagne „Punkt für Punkt mehr Partnerschaft". LENKRAD-Leser wissen, um was es geht: Im Mai-Heft fanden sie vier farbige Quizfragen, speziell auf das Thema Urlaub zugeschnitten. Dieses LENKRAD-Lernspiel ist Bestandteil der DVR-Kampagne. Wer es richtig löste, nimmt jetzt an der großen Endausscheidung der DVR-Aktion teil, denn jede richtige Einsendung bedeutet einen Punkt. Wie gut die diesjährige nationale Verkehrssicherheitskampagne eingeschlagen hat, weiß DVR-Pressesprecher Werner J. Mayer: „Innerhalb von knapp fünf Monaten beteiligten sich an solchen Aufgaben, wie sie im LENKRAD und in anderen Zeitschriften abgedruckt wurden, mehr als eine Million Verkehrsteilnehmer. Dies werten wir als Beweis dafür, wie die Bereitschaft der Menschen gestiegen ist, sich mit Problemen der Verkehrssicherheit ernsthaft zu befassen."

Alle Einsender, die richtig gelöst haben, müssen sich noch bis Ende November zur Auslosung der mehr als 500 Sachpreise (u. a. Amerika-Reise, Japan-Reise, neuer Mercedes) gedulden. Für unsere Leser haben wir am Morgen des 1. September unter den mehr als 14 000 eingegangenen Lösungspostkarten einen extra für diesen Leserkreis von uns gestifteten Sonderpreis gezogen:

● eine Reise zum Großen St. Bernhard, der Heimat der Bernhardiner-Hunde, wie sie die ACE- und ARBÖ-Pannenfahrzeuge als Symbol der Treue und Hilfsbereitschaft tragen.

Damit die Auslosung auch gerecht zuging, hatten wir die richtigen Postkarten zu kleinen Päckchen mit je 100 Einsendungen gebündelt. Welche Karte in welchem Stoß letztlich gezogen werden sollte, bestimmte, rund 400 Kilometer von Stuttgart entfernt, Marion Schmitz-Reiners, Pressereferentin des DVR: „Ziehen Sie die 88. Karte im 11. Stoß", tikkerte sie über den Fernschreiber und Redaktionssekretärin Rosemarie Schwerin konnte – unter juristischer Aufsicht von Assessor Hans-Peter Milling von der ACE-Hauptverwaltung den glücklichen Gewinner ermitteln:

Wolfgang Weishaupt,
5830 Schwelm
Richtig war: CCCA

Zog den ACE-Sonderpreis: Marion Schmitz-Reiners vom DVR

So viele Lösungen auf ein Leserquiz hat die Redaktion bisher noch nicht bekommen. Auch im Vergleich mit anderen Publikationen, die sich an der DVR-Kampagne beteiligt haben, liegt ACE-LENKRAD mit seiner interessierten Leserschaft gut im Rennen: Bei einer Auflage von 530 000 Exemplaren betrug die Rücklaufquote mit rund 14 000 Einsendungen fast 3,8 Prozent. Die Experten für diese Aktion hatten mit etwa einem Prozent Rücklauf gerechnet. In der Tat scheinen die LENKRAD-Leser überdurchschnittlich an den Verkehrssicherheitsfragen interessiert zu sein.

Wer 14 000 Postkarten prüft und sortiert, kann einiges erzählen: Sippenweise kam da gleich die Post, oft drei oder vier Lösungen aus einem Haus. Eine Leserin fixierte ihren Coupon mit Leukoplast – wie gut, daß die Autoclubs seinerzeit für die serienmäßige Ausstattung der Autos mit Verbandsmaterial plädierten. Karten erhielten wir auch aus fast allen europäischen Urlaubsländern, aus Flugzeugen und aus Firmen: Beispielsweise hatten 55 Lehrlinge der Hoechst AG im Werk Knappsack die LENKRAD-Aufgaben in ihrem Unterricht durchgesprochen und gemeinsam gelöst und kurzerhand 55 Kopien eingeschickt: 55 Richtige!

Wer in der Endauswertung den großen Gewinn zieht – nun, dies wird sicherlich in der Tagespresse gemeldet. Auf jeden Fall stellen wir die wichtigsten Gewinner und ihre Preise in der Ausgabe vom 15. Januar vor.

Die beim ACE eingegangenen Lösungen wurden am 10. September samt einem Protokoll dem DVR in Bonn zur weiteren Auswertung übergeben. P. P.

◀ Zählte und rechnete nach: Redaktionssekretärin Rosemarie Schwerin mit 14 000 Postkarten.

Die 20 Präzisionsarbeiten des Bosch Tune Up Spezialisten.

Bosch Tune Up ist die elektronische Präzisions-Einstellung für volle Motorleistung und idealen Verbrauch. Ein ausgebildeter Spezialist des Bosch Kundendienstes führt diese exakt vorgeschriebenen Arbeitsgänge durch.

1. Er macht den Eingangs-Leistungstest.
2. Er prüft die Spannung.
3. Er wertet das Oszillogramm aus.
4. Er kontrolliert Zündkabel und Kerzenstecker.
5. Er baut die Zündkerzen aus und prüft sie. (Und baut, wenn's wirklich nötig ist, neue ein.)
6. Er mißt die Kompression und zeichnet sie auf.
7. Er nimmt sich die Verteilerkappe vor.
8. Er kümmert sich um den Verteilerläufer.
9. Er kontrolliert die Unterbrecher-Kontakte. (Und setzt nötigenfalls neue ein.)
10. Er prüft die Unterbrecherplatte.
11. Er stellt den Schließwinkel ein.
12. Er justiert den Zündzeitpunkt.
13. Er prüft die Unterdruckverstellung.
14. Er kontrolliert die Fliehkraftverstellung.
15. Er sieht nach dem Vergaser.
16. Er testet die Vergaserbetätigung.
17. Er kümmert sich um den Luftfilter.
18. Er stellt Leerlauf und CO-Gehalt ein.
19. Er macht den Ausgangs-Leistungstest.
20. Er kontrolliert die Beleuchtung. (Kleiner Zusatz-Service, gegen den Sie sicher nichts einzuwenden haben.)

Bosch Tune Up

Das alles macht der Bosch Tune Up Spezialist, um Benzinverbrauch, Leistung und Startvermögen Ihres Autos wieder auf den bestmöglichen Stand zu bringen. Denn mit der Zeit läßt jeder Motor mal nach. Deshalb ist es auch so wichtig, mindestens einmal im Jahr (spätestens nach 20.000 km) zum Bosch Tune Up zu kommen. Der Preis dafür wird Ihnen vorher genannt.

BOSCH TUNE UP

Einmal im Jahr zum Bosch Tune Up. Denn jeder Motor läßt mal nach.

Bosch Tune Up wird zur Zeit von 165 Bosch-Kundendiensten in der BR Deutschland und Berlin (West) ausgeführt.

BOSCH DIENST

TU 17/ BMZ

Der Engel saß im Helm

Es waren die schlimmsten Sekunden im Leben von Helmut Bredl. Sekunden, die über Leben und Tod entschieden. Der junge Mann spürte, wie er die Gewalt über seine Maschine verlor. Wie die Räder den Kontakt mit der Fahrbahn verloren und er so hilflos war wie eine Marionette . . .

Samstag, 30. Juli. Gegen Mittag verabschiedete sich der Realschullehrer Helmut Bredl (25) aus Schwäbisch Gmünd von seiner jungen Frau Inge (24). Er wollte zum Training der Formel-1-Rennwagen nach Hockenheim fahren. Tagelang hatte er sich auf die Fahrt gefreut. Endlich einmal konnte er seine 26 000 Mark teure „Münch Mammut" wieder richtig ausfahren. Das Motorrad mit der Leistung eines Sportwagens (104 PS, 225 km/h Höchstgeschwindigkeit) gehört zu den stärksten und schnellsten Zweirädern der Welt.

Sorgfältig zog Helmut Bredl seine Ledermontur an: die dicke Lederjacke und die Lederhose, die robusten Stiefel, auch die Handschuhe: Und natürlich den Integral-Helm mit dem Visier aus Plexiglas. Dann setzte er sich auf die knallrote Maschine und fuhr los.

Der Tag war wie geschaffen zum Motorradfahren. Trokkene Straßen, wenig Verkehr. Nur auf der Autobahn herrschte reger Betrieb. Urlauber auf der Heimreise. Aber es waren auch nicht soviel, daß Helmut Bredl nicht kräftig den Gasgriff hätte betätigen können. Schließlich hatte der junge Mann eine Menge Erfahrung mit Motorrädern.

Schon als Helmut Bredl noch ein Junge war, hatten ihn die schweren Motorräder fasziniert. Diese zweirädrigen Maschinen waren die ganze Leidenschaft des Realschullehrers. Und so ist es nicht verwunderlich, daß Bredl aus einem Hobby einen Nebenberuf machte – er wurde Testfahrer.

Über 50 Testmaschinen hat er „geritten", 16 eigene Motorräder hat er auch schon gehabt. Natürlich ging es manchmal nicht ohne Sturz ab. Aber alles war so harmlos und unbedeutend im Vergleich zu dem, was Helmut Bredl an diesem Tag erleben sollte. Es geschah auf der Autobahn Stuttgart–Mannheim, wenige hundert Meter von der Ausfahrt Weinsberg entfernt. Der Motor der „Münch 4" klang röhrend und satt. Die Tachonadel zeigte 170 Stundenkilometer. Kein Problem für einen solch erfahrenen Fahrer wie Bredl. Schon gar nicht bei diesem Motorrad. Aber urplötzlich und ohne Blinkzeichen zu geben, scherte ein blauer Mercedes von der rechten Fahrspur aus und setzte zum Überholen an. Helmut Bredl, der diesen Wagen eben überholen wollte, blieben nur Bruchteile von Sekunden, um zu reagieren.

Integral-Helm von Helmut Bredl nach seinem Sturz

Die „Münch 4" nach dem Unfall

Wäre er aufgefahren – es wäre mit Sicherheit sein Ende gewesen. Er tat das einzig Richtige: Abrupt zog er die schwere Münch nach rechts, um dort vorbeizukommen. Aber dieses Manöver konnte bei dieser Geschwindigkeit nicht gut gehen. Wie eine führerlose Rakete suchte sich das schwere Motorrad seinen eigenen Weg – direkt in die Leitplanken. Helmut Bredl wurde aus dem Sitz katapultiert, durch die Luft gewirbelt und auf die Fahrbahn geschleudert. Dort schlidderte er noch fünfzig Meter auf dem Asphalt, ehe er reglos liegenblieb.

Als die ersten Menschen auf die Unfallstelle zustürmten, geschah das Wunder: Helmut Bredl stand auf! Er hatte nur einen kleinen Schock erlitten. Und einige Prellungen, Zerrungen und Schürfwunden. Seine Montur aber sah furchterregend aus. Die Lederkleidung war an Armen und Beinen bis auf die blanke Haut durchgescheuert. Der Integral-Sturzhelm sah aus, als sei er mit einer Axt bearbeitet worden. Übersät mit tiefen Furchen, an einigen Stellen hatte der Straßenbelag geldstückgroße Fetzen aus dem Helm gerissen. Aber die Hauptsache war: Helmut Bredl lebte. Er sagt: „Niemand kann ermessen, wie wertvoll ein Sturzhelm ist, wenn er nicht einen Unfall hinter sich hat. Mein Helm hat mir das Leben gerettet."

Das Motorradfahren wird Helmut Bredl auch in Zukunft nicht lassen. Aber er hat sich vorgenommen, in seiner Schule die Verkehrserziehung zu verstärken. „Ohne Helm", will er seinen Schülern sagen, „sollte keiner ein motorisiertes Zweirad besteigen."

Auf den anderen Helfer bei seinem schweren Unfall hat Helmut Bredl freilich keinen Einfluß. Das war ein Schutzengel . . . Markus Boden

Mit 81 ohne Führerschein

Der junge Polizeibeamte in der Stuttgarter Innenstadt war sehr höflich: „Darf ich bitte Ihren Führerschein sehen?“, fragte er die alte Dame. „Nee“, murmelte die Dame mit dem Schlapphut, „eigentlich nicht“. Danach war der junge Polizeibeamte schon weniger höflich. „Was heißt hier nee“, forschte er. „Ganz einfach“, sagte da die alte Dame in ihrem Uralt-VW-Käfer, „ich habe nämlich gar keinen . . .“.

Die 81 Jahre alte Ingrid Füllkrauß-Fernold kann sich über diese Szene köstlich amüsieren. „Das Gesicht des jungen Mannes werde ich nie vergessen.“ Und weiter: „Er war richtig süß, kriegte rote Ohren und wußte gar nicht mehr weiter.“
Und mit fast vorwurfsvoller Stimme schmunzelt sie weiter: „Die hätten mich auch laufen lassen können, doch leider hatten die jungen Leute schon den Abschleppwagen bestellt.“
Der Uralt-VW mit der alten Dame am Steuer war der Polizeistreife aufgefallen, weil das bejahrte Team etwas zu forsch in die Hauptstraße eingebogen war. Ein anderer Wagen mußte deshalb scharf bremsen. Und da stellte sich heraus: Die rüstige Dame mit den lustigen Augen war Schwarzfahrerin! Und das schon seit vier Jahren. Denn damals hatte sie Ihren Führerschein abgeben müssen. Grund: „Zum Pilotieren eines Wagens, meinten die Herren, sei ich ja wohl einen Schlag zu alt . . .“. Da war sie 77 Jahre alt. Und ihren Führerschein hatte sie erst mit 65 gemacht. Damals meinte ihr Fahrlehrer: „Sie machen das ja alles sehr prächtig, doch bitte: Passen Sie auf . . .“.
„Als ich ihn dann mit 77 Jahren auf Anraten meines Anwalts abgab, fühlte ich mich eigentlich viel zu jung, auf ihn zu verzichten.“
So gibt Oma Ingrid heute auch zu: „Ich hab dann doch nicht aufgehört. Wenn ich mal zum Funkhaus mußte oder schnell mal einkaufen, hab ich mich in mein VWchen gesetzt und bin halt gefahren. Zu Fuß dauert das ja so schrecklich lange . . .“.
Oma Fernold über ihre Autos: „Die VWs waren immer die Besten. Die habe ich dann bei meinem Meister für so 400 bis 500 Mark gekauft. Die sind immer gelaufen.“
Der bevorstehenden Gerichtsverhandlung sieht sie mit Optimismus entgegen: „Was kann mir schon passieren. Den Führerschein können sie mir ja jetzt nicht mehr wegnehmen. Oder?“
Nun, „Tante Huberta“, unter diesem Künstlernamen kennen sie die Kinder aus dem Kinderfunk des Süddeutschen Rundfunks, hat schon ganz andere Sachen heil überstanden. „Da war“, meinte sie, „einmal eine Ansprache des Führers, als ich noch jung war. Und kaum war die Rede vorbei, hab ich Musik aufgelegt. Und da ist mir dann ein Mißgeschick passiert . . .“. Das Mißgeschick war die Platte. Sie hieß nämlich „. . . Du bist verrückt, mein Kind . . .“.

So sind sie nun, die neuen Neuwagen-Verkaufs-bedingungen

von Wolfgang Vogt

In LENKRAD Heft 3/77 hatten wir über die Geschäftsbedingungen berichtet, welche die interessierten Fachverbände zum 1. 4. 77 zur Regelung des Kaufs von Neuwagen in Kraft setzen wollten. Wir hatten eine ganze Reihe von Bestimmungen gerügt, die unseres Erachtens das Interesse des Käufers nicht genügend berücksichtigten und ein übersteigertes Interesse des Verkäufers zum Ausdruck brachten.

Jetzt hat das Bundeskartellamt eine überarbeitete Version dieser Neuwagen-Verkaufsbedingungen des Kfz-Handels genehmigt. Sie werden jetzt angewandt, sind allerdings immer noch in zahlreichen Punkten nicht so, wie sie wohl sein müßten, wenn das Interesse des Käufers an einer gerechten Aushandlung von Vertragsbedingungen ebenso berücksichtigt werden würde, wie das des Verkäufers. Dazu dürfen wir auf den Beitrag im Heft 3 verweisen.

Allgemein und an verschiedenen Stellen zeigt sich dies darin, daß die Lösung vom Vertrag dem Verkäufer viel schneller und leichter möglich ist als dem Käufer. Es zeigt sich weiter darin, daß immer dann, wenn es um Schadenspauschalierungen zugunsten des Verkäufers geht, dem Käufer Beweislasten auferlegt werden, die er regelmäßig nicht erfüllen kann, wenn er zu einer niedrigeren Schadenersatzleistung kommen will. Im einzelnen erscheint folgendes von Bedeutung:

Das Zustandekommen des Vertrags

Wir hatten gerügt, daß nicht sofort mit der Unterzeichnung des dem Käufer vorgelegten Formulars ein Kaufvertrag zustande komme. Diese, allerdings überkommene, rechtliche Konstruktion ist beibehalten worden. Der Käufer unterzeichnet lediglich eine Bestellung, an die er „höchstens bis 4 Wochen ... gebunden" ist.

Zum Abschluß eines regelrechten Kaufvertrags, der zwei Seiten berechtigt und verpflichtet, kommt es erst, wenn der Verkäufer die Annahme der Bestellung innerhalb dieser Frist schriftlich bestätigt oder die Lieferung ausgeführt hat. Dem Käufer bleibt also während der Dauer dieser vier Wochen nach wie vor eine Unsicherheit, ob das bestellte Fahrzeug nun geliefert wird oder nicht. Eine Ergänzung in den neuen Bedingungen ergab sich insoweit, als ausdrücklich aufgenommen wurde, daß der Verkäufer ver-

pflichtet sei, „nach Klärung der Lieferbarkeit" (des bestellten Fahrzeugs) dem Käufer unverzüglich mitzuteilen, ob er nun die Bestellung annehmen wolle oder nicht. Von allzu großem praktischem Wert dürfte diese Bestimmung nicht sein. Einmal, weil der Begriff „Klärung der Lieferbarkeit" verhältnismäßig weit gefaßt ist, zum anderen, weil es dem Käufer regelmäßig nicht bekannt ist und nicht erkennbar wird, wann die Frage der Lieferbarkeit abgeklärt ist und schließlich auch deshalb, weil irgendwelche rechtliche Folgen daran nicht geknüpft sind, wenn der Verkäufer diese Verpflichtung mißachtet.

Nebenabreden und Zusicherungen für nachträgliche Vertragsänderungen „sind schriftlich niederzulegen". Früher war üblich, daß in den Geschäftsbedingungen bestimmt wurde, Nebenabreden und Zusicherungen seien nur wirksam, wenn sie schriftlich fixiert sind. Die etwas andere, jetzt gewählte Formulierung läßt den Schluß zu, daß auch mündliche Nebenabreden und Zusicherungen – sofern sie nur bewiesen werden können – im Einzelfall als verbindlich anzusehen sind.

Übertragung von Rechten und Pflichten aus dem Kaufvertrag durch den Käufer bedarf nach wie vor schriftlicher Zustimmung des Verkäufers. Wir halten diese Bestimmung für sehr bedenklich.

Unser Rat:

Wer sicherstellen will, daß nicht nur er als Käufer, sondern auch der Verkäufer sofort eine Bindung eingeht zur Lieferung eines Neuwagens, sollte sich die Annahme der „Bestellung" sofort schriftlich geben lassen oder aber das Wort „Bestellung" auf der Vorderseite des Vertragsformulars streichen und durch „Kaufvertrag" ersetzen, so wie dann auch Ziff. I 1) der Geschäftsbedingungen zu streichen ist. Irgendwelche Zusicherungen und Nebenabreden, die mit dem Neuwagenkauf in Zusammenhang stehen, sollten auf jeden Fall schriftlich fixiert werden. Ziff. I 3) der Geschäftsbedingungen, die die Übertragung von Rechten und Pflichten ausschließen, sollte gestrichen werden.

Kaufpreis und Zahlung

Ein in der „Bestellung" ausgewiesener Preis ist verbindlich, wenn zwischen Vertragsabschluß und vereinbartem Liefertermin nicht mehr als 4 Monate liegen. Vertragsabschluß bedeutet dabei nicht die Unterzeichnung der Bestellung, sondern die schriftliche Bestätigung der Bestellung durch den Verkäufer. Wenn eine längere Lieferfrist oder ein späterer Liefertermin vereinbart sind, sind Preiserhöhungen zulässig, und zwar gilt dann als Kaufpreis der Preis, der im Zeitpunkt der Auslieferung „der gültige Preis des Verkäufers" ist. Wer daher mit solch langer Lieferfrist kauft, muß sich darüber klar sein, daß ihm im Zeitpunkt der Lieferung eine unter Umständen deutlich höhere Kaufpreisrechnung präsentiert wird. Er hat dann – nach den Geschäftsbedingungen – keine Möglichkeit, vom Vertrag zurückzutreten oder in irgendeiner anderen Weise auf diese Preiserhöhung zu reagieren, sei sie auch noch so massiv.
Der Kaufpreis ist, wenn keine Teilzahlung vereinbart wurde, bei Übergabe des Fahrzeugs, spätestens jedoch 8 Tage nach Zugang der Bereitstellungsanzeige, zur Zahlung fällig. Bei Teilzahlungen tritt Verzug erst ein, wenn der Käufer mit zwei aufeinanderfolgenden Raten ganz oder teilweise in Verzug ist, sofern diese mindestens $^{1}/_{10}$ des Kaufpreises betragen.
Eine Aufrechnung mit Ansprüchen des Käufers gegenüber dem Verkäufer ist, wie vorgesehen, nur beschränkt möglich. Doch kann jetzt wegen aller Ansprüche, die auf den Kaufvertrag zurückgehen, der Käufer ein Zurückbehaltungsrecht geltend machen, also die Bezahlung des Kaufpreises oder Restkaufpreises verweigern, soweit ihm Rechte gegenüber dem Verkäufer aus dem Kaufvertrag zustehen. Dies ist mit Sicherheit eine deutliche Verbesserung der Rechtsposition des Käufers gegenüber dem ersten Entwurf.
Der Käufer kommt sehr schnell in Verzug, und dennoch muß der Verkäufer nur einmal eine „angemessene Nachfrist" setzen, um vom Vertrag zurückzutreten oder Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen zu können. Dieser Schadenersatz ist – worauf noch einzugehen sein wird – mit 15% des Kaufpreises pauschalisierbar. Diese zu Gunsten des Verkäufers geschaffene Möglichkeit, kurzfristig vom Vertrag zurückzutreten oder Schadenersatz zu verlangen, kann sich besonders unglücklich auswirken bei langen Lieferfristen und erheblichen Preissteigerungen, wie sie ja gerade in den letzten Jahren, die teilweise drei Preiserhöhungen pro Jahr brachten, nicht unüblich waren. Wir sind daher nach wie vor der Auffassung, daß hier zu Gunsten des Verkäufers mit zu knappen Fristen gearbeitet wird. Dies gilt vor allem, wenn man die Kehrseite betrachtet, nämlich wie umständlich und langwierig sich der Käufer vom Vertrag lösen kann, worauf noch einzugehen sein wird.

Verzugszinsen werden mit 2% über dem Bundesbankdiskontsatz berechnet zuzüglich Mehrwertsteuer. Der Verkäufer kann eine höhere Belastung nachweisen, der Käufer eine geringere (des Verkäufers). Diesen Nachweis kann der Käufer praktisch gar nicht führen, da er nicht Betriebsinterna des Verkäufers kennen kann.

Unser Rat:

Wer eine Bestellung auf einen Zeitpunkt unterzeichnet, der mehr als 4 Monate über dem Zeitpunkt des Zustandekommens des Vertrags liegt, sollte sich schriftlich ausbedingen, daß er ohne weiteres vom Vertrag zurücktreten kann, wenn sich eine Preiserhöhung über einen bestimmten Prozentsatz hinaus ergibt (etwa 5%), den er keinesfalls akzeptieren will. Das schützt nicht nur vor unangenehmen finanziellen Überraschungen in Form von Mehrbelastungen. Es gibt außerdem dem Käufer eine wirtschaftlich interessante Möglichkeit, sich gegen Preiserhöhungen eines Herstellers zu wehren und auf ein vergleichbares, billigeres Produkt eines anderen Herstellers oder einen billigeren Typ auszuweichen.

Lieferung und Rücktritt

Liefertermine oder Lieferfristen können verbindlich oder unverbindlich vereinbart werden. Sie sind schriftlich abzugeben. Der Umstand, daß in den Geschäftsbedingungen ausdrücklich vorgesehen ist, daß Fristen und Termine verbindlich oder unverbindlich sein können, bedeutet, daß der Käufer nachzuweisen hat, daß eine verbindliche Frist oder ein verbindlicher Termin vereinbart wurde, wenn er sich hierauf berufen will. Deshalb muß dies in der Bestellung deutlich und schriftlich festgehalten werden. Die Fristen beginnen mit Vertragsabschluß und nicht mit Unterzeichnung der Bestellung.
Werden nachträgliche Vertragsänderungen vereinbart, ist erforderlichenfalls gleichzeitig ein Liefertermin oder eine Lieferfrist erneut zu vereinbaren. Diese Bestimmung bedeutet wohl, daß der Verkäufer an eine einmal vereinbarte Frist oder einen vereinbarten Termin auch dann gebunden ist, wenn er nachträgliche Änderungen annimmt, es sei denn, daß er ausdrücklich eine Verlängerung und Frist oder Termin vereinbart.
Hält der Verkäufer einen verbindlichen Liefertermin oder eine verbindliche Lieferfrist nicht ein, so muß der Käufer, will er sich vom Vertrag lösen, dem Verkäufer eine angemessene Nachfrist setzen mit dem Hinweis, daß er nach Ablauf dieser Frist die Abnahme des Fahrzeugs ablehne. Nach erfolglosem Ablauf dieser Frist hat der Käufer dann durch eine weitere schriftliche Erklärung Rücktritt vom Kaufvertrag zu erklären und ist erst dann vom Vertrag frei.
Ist eine unverbindliche Lieferfrist oder ein unverbindlicher Liefertermin vereinbart, so kann der Käufer 6 Wochen nach Überschreitung den Verkäufer schriftlich auffordern, innerhalb angemessener Frist zu liefern. Damit kommt der Verkäufer in Verzug. Wird trotzdem nicht geliefert, gilt jetzt die vorgeschilderte Regelung bei verbindlichem Liefertermin oder Lieferfrist. Bei un-

verbindlichem Termin oder unverbindlicher Frist gibt es damit eine Rücktrittsmöglichkeit zu Gunsten des Käufers erst nach Verstreichen einer fest fixierten Frist von sechs Wochen und zweier weiterer „angemessener" Fristen.

Während der Lieferzeit bleiben Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton sowie Änderungen des Lieferumfangs vorbehalten, soweit der Kaufgegenstand nicht erheblich geändert wird und die Änderungen für den Käufer zumutbar sind. Diese Regelung ist unkritisch bei Lieferterminen oder Lieferfristen, die innerhalb eines Zeitraums von nicht mehr als vier Monaten ab Zustandekommen des Vertrags fallen. Danach kann die Änderung des Lieferumfangs, also der Ausstattung des Fahrzeugs, zu einer zusätzlichen Preiserhöhung führen. Die Frage der Zumutbarkeit wird dann eventuell auch zu prüfen sein in Zusammenhang einer zwischenzeitlich eingetretenen Preiserhöhung.

Eine Verbesserung zu Gunsten des Käufers ergibt sich dadurch, daß nunmehr Angaben in Beschreibungen über Lieferumfang, Aussehen, Leistungen, Maße und Gewichte, Betriebsstoffverbrauch, Betriebskosten usw. Vertragsinhalt werden, wenn auch nicht zugesicherte Eigenschaften. Sie dienen aber immerhin als Maßstab dafür, ob das schließlich gelieferte Fahrzeug fehlerfrei ist oder nicht. Solche Angaben haben damit den Bereich der puren Unverbindlichkeit verlassen.

Unser Rat:

Wer Wert darauf legt, daß er innerhalb bestimmter Frist oder zu einem bestimmten Zeitpunkt ein Fahrzeug geliefert erhält, muß auf jeden Fall im Formular festhalten, daß Termin oder Frist verbindlich sein sollen. Wer an einer Lieferung des Fahrzeugs nach einem bestimmten Zeitpunkt kein Interesse mehr hat – weil er etwa in Urlaub fahren will oder das neue Fahrzeug zu irgendeinem Repräsentationszweck braucht – muß ausdrücklich in das Formular aufnehmen, daß bei Nichtlieferung zum bestimmten Termin der Vertrag ungültig sein oder durch sofort erklärbaren Rücktritt ungültig werden soll.

In der Regel sollte der Käufer, will er einigermaßen zuverlässig wissen, wann er seinen Neuwagen geliefert bekommt, eine unverbindliche Lieferfrist oder einen unverbindlichen Liefertermin nicht akzeptieren.

Bei Lieferfristen oder Lieferterminen, die außerhalb der erwähnten Viermonatsfrist liegen, sollte ausdrücklich bestimmt werden, daß bei einer Änderung der Ausstattung, die mit einem Mehrpreis verbunden ist, ohne weiteres Rücktritt vom Vertrag erklärt werden kann.

Abnahme und Abnahmeverzug

Nach Anzeige der Bereitstellung hat der Käufer innerhalb von 8 Tagen das Fahrzeug abzunehmen, innerhalb selber Frist kann er das Fahrzeug am Abnahmeort prüfen. Er kann dazu auch eine Probefahrt bis höchstens 20 km machen.

Hat das zur Abnahme angebotene Fahrzeug erhebliche Mängel, sind diese zu rügen. Kann der Verkäufer sie nicht innerhalb von 8 Tagen vollständig beseitigen, kann der Käufer die Abnahme ablehnen. Es ist nicht gesagt, daß er dann auch ohne weiteres vom Vertrag zurücktreten kann. Das aber bedeutet, daß die gesetzliche Regelung des § 326 BGB Platz greift, wonach der Käufer wiederum eine angemessene Nachfrist zur Lieferung unter Hinweis der Ablehnung der Lieferung nach Ablauf der Frist setzen muß.

Umgekehrt kann der Verkäufer, wenn der Käufer mit der Abnahme des Kaufgegenstands länger als 14 Tage ab Zugang der Bereitstellungsanzeige – allerdings vorsätzlich oder grob fahrlässig – mit der Abnahme in Rückstand bleibt, nach Setzung einer Nachfrist von weiteren 14 Tagen vom Vertrag zurücktreten oder Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen. Eine Nachfrist braucht gar nicht mehr gesetzt werden, wenn der Käufer die Abnahme ernsthaft und endgültig verweigert oder offenkundig zur Zahlung des Kaufpreises nicht in der Lage ist.

Der Verkäufer kann pauschal 15% Schadenersatz verlangen, wenn er vom Vertrag zurücktritt. Er kann im Einzelfall nachweisen, daß ihm ein höherer Schaden entstanden ist, so wie dem Käufer vorbehalten bleibt nachzuweisen, daß dem Verkäufer ein geringerer Schaden erwachsen sei – eine praktisch unmögliche Bestimmung, worauf schon hingewiesen wurde.

Der Verkäufer kann allerdings auch weder vom Vertrag zurücktreten noch Schadenersatz verlangen, sondern einfach das bereitstehende Fahrzeug anderweitig verkaufen und innerhalb angemessener Frist ein gleichartiges Fahrzeug nachliefern. Der Verkäufer kann also den Käufer nach wie vor an der Angel lassen.

Unser Rat:

Die Bestimmungen über die Pauschalierung des Schadenersatzes und die Möglichkeit zur Nachlieferung innerhalb angemessener Frist bei freier Verfügung über das bereitstehende Fahrzeug durch den Verkäufer (Ziff. V 5 und 6) sollten gestrichen werden.

Teilzahlungsgeschäft und Eigentumsvorbehalt

Bis zum Ausgleich der dem Verkäufer „aufgrund des Kaufvertrags zustehenden Forderungen" bleibt das Fahrzeug Eigentum des Verkäufers. Dieser sogenannte Eigentumsvorbehalt erstreckt sich also nicht nur auf den Ausgleich des reinen Kaufpreises, sondern auch auf weitere mit dem Kauf in Zusammenhang stehende Forderungen des Verkäufers, etwa für Nebenleistungen, wie Überführung, Zulassung usw.

Der Eigentumsvorbehalt bleibt auch bestehen für alle Forderungen, die der Verkäufer gegen den Käufer in Zusammenhang mit dem Kaufgegenstand erwirbt, z. B. aufgrund von Reparaturen oder Ersatzteillieferungen, die erst – unter Umständen lang – nach dem Kauf erfolgen. Bei Zahlungsverzug ist der Verkäufer berechtigt, das Fahrzeug freihändig zu verkaufen. Nur auf unverzüglich geäußerten Wunsch des Käufers hat ein von ihm zu bestimmender öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger oder ein DAT-Schätzer den Rücknahmepreis zu schätzen, zu dem der Verkäufer das zurückgenommene Fahrzeug dem Käufer gutzubringen hat. Die Kosten der Verwertung des Fahrzeugs kann der Verkäufer pauschal mit 10% ersetzt verlangen, wobei auch hier wieder der Käufer die praktisch unsinnige Möglichkeit hat, einen niedrigeren Schaden des Verkäufers nachzuweisen.

Wenn Dritte Zugriff auf das Fahrzeug nehmen, das sich beim Käufer befindet, etwa Gläubiger es pfänden, so hat der Käufer alle Kosten zu tragen, die der Verkäufer aufwendet, um diesen Zugriff aufzuheben und gegebenenfalls das Fahrzeug wieder herbeizuschaffen, wenn die Kosten von Dritten nicht eingezogen werden können.

Auch ist der Käufer während der Dauer des Eigentumsvorbehalts verpflichtet, eine Vollkaskoversicherung abzuschließen und sämtliche vorgesehenen Wartungsarbeiten und erforderlichen Instandsetzungen durchzuführen.

Wir halten diese Bestimmungen, über das Teilzahlungsgeschäft mit dem Verkäufer für vollkommen unangemessen zu Lasten des Käufers. Sie können dem Käufer wirtschaftliche Belastungen und Risiken bringen, die unverhältnismäßig sind und die letztlich der zu tragen hätte, der sich auf das Teilzahlungsgeschäft einließ, um überhaupt einen Verkauf zu tätigen, nämlich der Verkäufer.

Es kann daher nur mit allem Nachdruck geraten und empfohlen werden, sehr sorgfältig zu überlegen, ob ein Teilzahlungsgeschäft mit dem Verkäufer gemacht werden soll oder nicht.

Unser Rat:

Wenn der Verkäufer bei einem Teilzahlungsgeschäft Zinsen verlangt, die in etwa den banküblichen Zinsen entsprechen, keinesfalls ein Teilzahlungsgeschäft mit dem Verkäufer abschließen, sondern

den Kaufpreis über einen Kredit finanzieren.
Ein längerer Zeitraum für ein Teilzahlungsgeschäft mit dem Verkäufer sollte, wenn irgend möglich, vermieden werden im Hinblick auf die Erweiterung des Eigentumsvorbehalts auf Kosten von Reparaturen usw. Denn dadurch verlängern sich die aus den Geschäftsbedingungen folgenden Einschränkungen des Eigentums – und kostspieligen Auflagen, wie etwa der Abschluß einer Vollkaskoversicherung und die Durchführung aller vorgeschriebenen Inspektionen.

Gewährleistung für Mängel des Fahrzeugs und Haftung für Schäden, die der Verkäufer und seine Leute verursachen

Der Verkäufer leistet Gewähr, er steht für Mängel des Fahrzeugs ein, für die Dauer eines Jahres seit Auslieferung ohne km-Begrenzung. Ein Eigentumswechsel (etwa vom Erst- auf den Zweit- oder Drittbesitzer) läßt die Gewährleistungsverpflichtung unberührt. Das sind deutliche, begrüßenswerte Fortschritte zu Gunsten des Käufers gegenüber den Gewährleistungsbedingungen, wie sie noch vor nicht allzu langer Zeit galten.
Die Gewährleistungsverpflichtung des Verkäufers bedeutet zunächst allerdings nur, daß Fehler und durch sie an anderen Teilen des Fahrzeugs verursachte Schäden beseitigt werden. Immerhin auch hier eine Verbesserung insoweit, als jetzt ausdrücklich erwähnt ist, daß auch für Schäden, die durch Fehler des Fahrzeugs verursacht wurden, Gewähr zu leisten ist.

Gewährleistungsansprüche können beim Verkäufer oder bei einem anderen vom Hersteller/Importeur für die Betreuung des Fahrzeugs anerkannten Betrieb geltend gemacht werden. Der Käufer hat Fehler unverzüglich nach deren Feststellung schriftlich anzuzeigen oder von dem Betrieb, an den er sich wendet, aufnehmen zu lassen. Die Nachbesserung hat unverzüglich nach den technischen Erfordernissen durch Ersatz oder Instandsetzung fehlerhafter Teile zu erfolgen. Hierbei anfallende Lohn-, Material- und Frachtkosten dürfen nicht berechnet werden. Werden durch die Nachbesserung zusätzliche, vom Hersteller/Importeur vorgeschriebene Wartungsarbeiten erforderlich – wie etwa bei umfangreicheren Motorreparaturen oder gar dem Einbau eines neuen Motors –, so übernimmt der Verkäufer auch die hierdurch anfallenden Kosten für benötigte Materialien und Schmierstoffe. Für die Teile allerdings, die bei der Nachbesserung eingebaut werden, wird Gewähr lediglich geleistet bis zum Ablauf der Gewährleistungsfrist des Fahrzeugs selbst. Wenn sich also ein Garantiefall erst verhältnismäßig kurz vor Ablauf der Gewährleistungsfrist des einen Jahres zuträgt, bedeutet dies, daß für das Austauschteil unter Umständen keinerlei Gewährleistung gegeben ist. Wir sind nach wie vor der Auffassung, daß diese Regelung unbefriedigend ist.

Wird das Fahrzeug wegen eines gewährleistungspflichtigen Fehlers betriebsunfähig, hat der Käufer sich an die nächstgelegene Vertragswerkstatt des Herstellers/Importeurs zu wenden. Dieser hat dann zu entscheiden, ob die Gewährleistungsarbeiten an Ort und Stelle, wo sich das Pannenfahrzeug befindet oder in seiner Werkstatt durchgeführt werden. Im letzteren Fall hat er für kostenloses Abschleppen des Fahrzeugs zu sorgen.

Kann der Fehler nicht beseitigt werden oder sind weitere Nachbesserungsversuche für den Käufer nicht zumutbar, kann der Käufer Rückgängigmachung des Kaufvertrags – also Rückzahlung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeugs – oder Kaufpreisminderung verlangen, nicht jedoch die Lieferung eines Ersatzfahrzeugs. Dieser Ausschluß der Lieferung eines Ersatzfahrzeugs ist unbillig. Denn damit bleibt dem Käufer das Risiko, daß er sich zwar auf unter Umständen längerdauernde Nachbesserungsarbeiten einlassen mußte, dann aber sich ein anderes, einwandfreies neues Fahrzeug nur zu einem inzwischen erhöhten Preis kaufen kann.

Gewährleistungsverpflichtungen erlöschen u. a. bei unsachgemäßer Behandlung oder Überbeanspruchung des Fahrzeugs, wenn nicht genehmigte Teile eingebaut oder aber das Fahrzeug in einem vom Hersteller/Importeur nicht anerkannten Betrieb instandgesetzt, gewartet oder gepflegt wurde oder schließlich, wenn der Fehler in ursächlichem Zusammenhang steht damit, daß der Käufer die Vorschriften über die Behandlung, Wartung und Pflege des Kaufgegenstandes nicht befolgt hat, also die vorgeschriebenen Inspektionen nicht durchgeführt wurden.

Wenn Fehler innerhalb der Gewährleistungsfrist gerügt, aber nicht beseitigt wurden, verlängert sich die Gewährleistungsfrist bis zur Beseitigung des Fehlers, längstens jedoch bis zu 3 Monaten, nachdem der Verkäufer erklärt hat, der Fehler sei beseitigt, oder es liege kein Fehler vor.

Für Schäden, die der Verkäufer oder seine Leute am Fahrzeug des Käufers verursachen, haftet der Verkäufer unbeschränkt nur, wenn der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückgeht. Bei leichter Fahrlässigkeit haftet der Verkäufer nur insoweit, als der Schaden durch Versicherungen nicht gedeckt ist. Nicht ersetzt wird jedoch Wertminderung des Fahrzeugs, entgangene Nutzung, die Kosten der Anmietung eines Ersatzfahrzeugs, entgangener Gewinn, Abschleppkosten und Wageninhalt sowie Ladung.

Unser Rat:

Wer Mängel nicht selbst schriftlich rügt, sollte sich auf jeden Fall eine Durchschrift von dem Formular geben lassen, in dem eine Werkstatt die reklamierten Mängel festhält. Nur so ist, wenn der Mangel nicht beseitigt werden kann, nachzuweisen, welche Mängel, wann und wie oft gerügt wurden. Wenn sich ergibt, daß ein Mangel trotz Nachbesserung nicht behoben wurde, sollte das Fahrzeug so schnell wie möglich wieder in die Werkstatt, damit sich ein Reklamationsfall nicht zu lange hinzieht.
Wann weitere Nachbesserungsversuche nicht mehr zumutbar sind, ist nicht eindeutig zu sagen. Es wird sich richten nach Art, Umfang und wirtschaftlicher Bedeutung des Mangels und der Belästigung oder dem Schaden, der hieraus dem Käufer entsteht.
Bei schwerwiegenden Mängeln dürfte die Zumutbarkeit weiterer Nachbesserung nach viermaliger ergebnisloser Nachbesserung überschritten sein. Ergibt sich jedoch eine außergewöhnliche Häufung von Mängeln in Verbindung mit einigen ergebnislosen Nachbesserungen, kann im Einzelfall auch schon vorher Unzumutbarkeit weiterer Nachbesserung eintreten. Käufer sollten hier weniger als bisher sich auf immer neue Nachbesserungsversuche einlassen und Rückgängigmachung des Kaufs verlangen.

Es kann und soll nicht bestritten werden, daß die von den Zentralverbänden des Kfz-Handels ausgearbeiteten Neuwagenverkaufsbedingungen gewisse Verbesserungen gegenüber dem ersten Entwurf, der vom Kartellamt nicht genehmigt wurde, enthalten. Vor allem bringen sie einige wirklich greifbare Verbesserungen gegenüber den alten Bedingungen, die bis zum 31. 3. 77 galten. Dennoch zeigen die vorstehenden Ausführungen, daß auch mit diesem neuen Bedingungswerk lediglich ein weiterer Schritt im Hinblick auf eine Verbesserung der Rechte des Käufers getan ist. Noch gibt es zahlreiche, zu zahlreiche Punkte, in denen die Interessen des Verkäufers eindeutig stärker und besser berücksichtigt wurden als die des Käufers. Es bleibt abzuwarten, wie die Gerichte unter Berücksichtigung der Regeln des neuen Gesetzes über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen dieses Bedingungswerk beurteilen, ob nicht die eine oder andere Bestimmung von Gerichten als unwirksam angesehen wird. Diese Unwirksamkeit kann in Prozessen geltend gemacht werden, sie ist dann zu veröffentlichen. LENKRAD wird, wenn sich hier Neues ergibt, selbstverständlich berichten.

6000 Mark für gute Ideen: Entwickeln Sie Ihren idealen Eiskratzer

Die einen schwören auf Zacken, die anderen auf scharfe Kanten. Manch einer mag sie klein, andere nehmen den Stiel zu Hilfe. Keiner kommt mehr ohne sie aus, denn sie sind oft die letzte Rettung: Eiskratzer – in ein paar Wochen brauchen wir sie wieder. Geschenkt von der Stammtankstelle oder gekauft in irgendeinem Supermarkt. Verlegt oder verloren unterm Vordersitz, mitunter salzig, ausgebrochen oder vergammelt – die Bedarfsartikel haben so ihre Probleme. Aber sie sind wichtig: Denn freie Sicht aus allen Autoscheiben ist nicht nur die blanke Erfüllung einer Vorschrift, sondern die lebensnotwendige Voraussetzung für sicheres Autofahren.

Wir haben Dutzende von Eiskratzern gekauft und in die Hand genommen, ausprobiert und wieder verworfen, gelobt, kritisiert – und darüber nachgedacht. Kann man sie wirklich verbessern?
Wir glauben: Ja. Obwohl einige Geräte schon ziemlich ideal sind, manche sogar gut. Dennoch rechnen wir damit, daß Tüftler und Hobby-Erfinder in der Lage sind, alle die guten Eigenschaften unter einen Hut zu bringen, die ein solches Gerät haben muß. Sie sollen verbessern, was heute schon gut ist – und sie sollen kompromißlos weglassen, was sich bei Eiskratzern als nachteilig herausgestellt hat: Scharfe Kanten an der falschen Stelle.
Natürlich gibt es Minimum-Bedingungen, die jeder Eiskratzer erfüllen muß:

- Er muß handlich sein und nicht zu schwer, stabil, aber nicht zu klotzig.
- Er muß Eis und Schnee entfernen und eine weiche Lippe für das Wasser haben.
- Sein Griff oder Stiel muß fest verbunden sein und sicher in der Hand liegen.
- Welchen Werkstoff Sie wählen, bleibt Ihnen überlassen. Sie können auch kombinieren.
- Der Eiskratzer soll in der Herstellung preiswert sein.

Wer dieses „Lastenheft" erfüllt oder beachtet, hat schon eine große Chance, einen idealen Eiskratzer zu konstruieren. Skizzieren Sie Ihr Modell oder bauen Sie eins, notfalls aus Plastilin, Knet oder Gips oder schleifen Sie es aus Holz. Denken Sie auch daran, daß verschiedene Gesetze (Hebelwirkung, Druckverteilung) auch an einem so einfachen Gegenstand wie einem Eiskratzer zur Wirkung kommen. Studieren Sie die vorhandenen Modelle, damit Sie nicht die gleichen Fehler übernehmen. Wichtig ist beispielsweise die Winkelstellung der Schabkante.
Ein guter Vorschlag ist Geld wert. ACE-LENKRAD honoriert die guten Ideen mit insgesamt 6000 Mark nach folgendem Plan:

1. Preis 3000 Mark
2. Preis 1500 Mark
3. Preis 750 Mark
4. Preis 500 Mark
5. Preis 250 Mark.

Außerdem werden weitere gute Ideen mit Sachpreisen (Autozubehör, Atlanten) honoriert.
Die Redaktion wird die eingegangenen Vorschläge sorgfältig prüfen und mit Fachleuten der Fertigung und des Verkaufs diskutieren. Eine Jury trifft die Entscheidung.
Einsendeschluß ist der 25. Oktober 1977. (Poststempel!) Die Gewinner und ihre Modelle werden im November-Heft vorgestellt.
Alle Teilnehmer dieses Wettbewerbs treten mit der Einsendung ihre Rechte an ihrem Verbesserungsvorschlag oder an ihrer Erfindung an die Redaktion ACE-LENKRAD ab.
Wer für seinen Entwurf, der bemaßt sein soll, weitere Blätter braucht, kann diese einfach ankleben. Bitte auf jedem Blatt Name und Anschrift des Teilnehmers vermerken.

Mein Verbesserungsvorschlag:

Bis 25. 10. 77 einsenden an: ACE-LENKRAD, Postfach 500 106, 7000 Stuttgart 50

Name, Vorname

Beruf Alter

Straße

PLZ Ort

Mit meiner Beteiligung am Ideen-Wettbewerb trete ich alle Rechte aus diesem Vorschlag an die Redaktion ACE-LENKRAD ab.

Unterschrift

Wer den Deutschen ein Auto verkaufen will, muß schon was bieten.

DATSUN

Wir machen Zuverlässigkeit. Weltweit.

Datsun 180 B. Noch mehr Technik: 4-Zylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle. 1.758 ccm. Limousine 88, Coupé 90 und Combi 85 DIN-PS. 4-Gang-Getriebe (Coupé 5-Gang-Sportgetriebe), Testverbrauch ca. 10 l Normalbenzin auf 100 km. Einzelradaufhängung. Schräglenkerhinterachse (Limousine und Coupé), hydraulische Zweikreis-Servo-Bremse mit Anti-Bloc-System. Noch mehr Sicherheit: selbsttragende Sicherheitskarosserie. Sicherheitsfahrgastzelle. Sicherheitslenksäule. Knautschzonen vorne und hinten. Verbundglas vorne, verstellbare Kopfstützen, beheizbare Heckscheibe und [illegible]

D-PR 658

Der neue Datsun 180 B. Limousine DM 12.390,-*

Der neue Datsun 180 B. Coupé DM 13.390,-*

D EH 950

*[illegible] Felgen [illegible]

Der neue Datsun 180 B. Combi DM 13.190,-*

Auf jede Frage auto club ACE europa eine Antwort

Das ist passiert:

Ein Angestellter hatte einen gebrauchten BMW 2800 von einem großen Gebrauchtwagenhändler gekauft. Dieser seinerseits hatte das Fahrzeug zusammen mit neun anderen zu einem Pauschalpreis von einem Gebrauchtwagen-Großhändler erworben. Beim Kauf erkundigte sich der Angestellte nicht, ob das Fahrzeug unfallfrei sei. Der Händler gab keine entsprechende Erklärung ab. Der Angestellte machte nicht einmal eine Probefahrt. Nach dem Kauf stellte sich bei einer Überprüfung durch einen Sachverständigen heraus, daß das Fahrzeug mindestens in zwei schwerere Unfälle verwikkelt gewesen sein müsse.
Der Käufer focht daraufhin den Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung über die Unfallschäden an und verlangte Rückzahlung des Kaufpreises. Er machte hilfsweise geltend, der Gebrauchtwagenhändler sei verpflichtet gewesen, das Fahrzeug selbst auf Unfallfreiheit zu überprüfen und ihn vom Ergebnis dieser Überprüfung Mitteilung zu machen. Wenn er eine solche Überprüfung nicht durchgeführt habe, dann sei er verpflichtet gewesen, ausdrücklich hierauf hinzuweisen. Das Unterlassen einer Mitteilung hierüber sei ebenfalls als arglistig anzusehen. Das Oberlandesgericht München hatte dem Kläger im wesentlichen Recht gegeben, der BGH hob diese Entscheidung auf.

Das ist die Frage:

Ist ein Gebrauchtwagenhändler stets verpflichtet, einen Gebrauchtwagen selbst auf Unfallfreiheit zu überprüfen und muß er, wenn er dies nicht tut, einen Käufer hierauf ausdrücklich hinweisen?

Das ist die Antwort:

Der BGH hat in einer Reihe von Entscheidungen der letzten Zeit ausgesprochen, daß ein Gebrauchtwagenhändler dann verpflichtet ist, einen Gebrauchtwagen auf Unfallschäden zu untersuchen, wenn er Anhaltspunkte dafür hat, daß das Fahrzeug unfallbeschädigt ist. Diese Verpflichtung trifft den Händler nicht nur dann, wenn er im eigenen Namen einen Gebrauchtwagen verkauft, sondern auch dann, wenn er dies in fremden Namen tut (als Vermittlungsauftrag). Sie setzt aber voraus, dies ist wichtig, daß der Händler Anhaltspunkte dafür hat, das Fahrzeug könne unfallbeschädigt sein. Diese Anhaltspunkte können aus dem Fahrzeug selbst (ungewöhnliche Lackierung, schlechte Reparatur), wie aus der Person des Vorbesitzers und seinem Verhalten kommen.

In seiner erwähnten Entscheidung verneint der BGH jedoch ausdrücklich eine generelle Verpflichtung des Gebrauchtwagenhändlers, jedes Fahrzeug daraufhin zu untersuchen, ob es unfallfrei sei oder nicht. Ein Gebrauchtwagenhändler sei auch nicht, so meint der BGH, verpflichtet, ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß er eine Überprüfung auf Unfallfreiheit nicht durchgeführt habe. Das würde eine zu weitgehende Verlagerung des Risikos aus dem Gebrauchtwagenkauf auf den Verkäufer bedeuten.

Letztlich könne sich der Gebrauchtwagenkäufer nämlich dadurch ausreichend schützen, daß er nach den für seinen Kaufentschluß bedeutsamen Umständen des Fahrzeugs frage, also etwa nach der Zahl der Vorbesitzer, der km-Leistung und der Unfallfreiheit. Stelle der Käufer solche Fragen, sei der Händler verpflichtet, diese Fragen wahrheitsgemäß zu beantworten und könne nicht „ins Blaue hinein" Antworten geben. Tue er dies, hafte er.

Diesen Feststellungen des BGH ist nur die wiederholt und mit allem Nachdruck auszusprechende Empfehlung anzufügen, so wie der BGH es fordert, sich zu verhalten, also zu fragen und sich ausdrücklich auf dem Kaufvertragsformular die Antworten auf diese Fragen schriftlich geben zu lassen. (Urteil des BGH v. 16. März 1977 – VIII ZR 283/75).

Das ist passiert:

Ein Pkw war nachts bei starkem Regen und großer Dunkelheit auf einer relativ schmalen Landstraße, in der Nähe einer Tankstelle, wegen Benzinmangel, liegengeblieben. Der Fahrer wollte den Wagen rückwärts in die Tankstelle schieben.

Seine Begleiterin bat er, das Steuer zu übernehmen und nach seiner Weisung das Fahrzeug rückwärts zu steuern. Bei diesem Vorgang kam das Fahrzeug etwa bis zur Mitte der Straße. Ein entgegenkommender Fahrer geriet infolge Alkohols ins Schleudern und fuhr auf den ersten Pkw auf. Dabei wurde die am Steuer sitzende Begleiterin des Fahrers verletzt. Die eintrittspflichtige Versicherung des anderen Fahrzeugs weigerte sich, vollen Schadenersatz zu leisten, selbst das Oberlandesgericht München sprach ihr Schadensersatzansprüche lediglich zu in Höhe von zwei Dritteln.

Das ist die Frage:

Kann den, der am Steuer eines Fahrzeugs sitzt, das wegen Bewegungsunfähigkeit geschoben werden muß, eine Mithaftung für Schaden treffen, wenn er nicht das alleinige Verschulden eines anderen beweisen kann?

Das ist die Antwort:

Wer, wie geschildert, am Steuer eines Fahrzeugs sitzt, das geschoben wird, ist nicht als Führer eines Kfz im Sinne von § 18 StVG (der eine Schadensersatzpflicht des Fahrzeugführers aus Betriebsgefahr begründet) anzusehen. Zwar ist ein Kfz unter diesen Umständen, obwohl es wegen Kraftstoffmangels nicht mehr mit Motorkraft in Bewegung gesetzt werden kann, noch „in Betrieb" im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes. Doch wenn auch der Wagen nicht mehr als „Kraft"-fahrzeug bewegt wird, ist der Vorgang des Schiebens doch eine Nachwirkung der vorangegangenen Fahrt, die erforderlich ist, um die Straße freizumachen. Allerdings ist als Kraftfahrzeugführer nur derjenige anzusehen, der ein Kfz in eigener Verantwortung in Betrieb setzt und nicht der, der dem Fahrer untergeordnete Hilfsdienste leistet. Das setzt auch einen Entscheidungsspielraum desjenigen voraus, der die Bewegung und die Fahrtrichtung des Fahrzeugs beeinflußt.

Wer daher, wie hier die Begleiterin, den Anweisungen des seinen Kraftwagen schiebenden Fahrers, wie er das Steuerrad einschlagen soll, bedingungslos folgt, damit Art und Richtung der Bewegung des Fahrzeugs allein diesem überläßt, führt nicht ein Fahrzeug im Sinne des StVG, sondern hilft nur ohne eigene Verantwortung dem anderen, der selbst Führer des Kfz bleibt.

Wer sich so verhält, ist sozusagen nur Werkzeug des Fahrers.

Daher kommt eine Haftung aus Betriebsgefahr solcher Personen nicht in Betracht, weil §§ 18, 7 StVG nicht anwendbar sind.

Ein Mithafteinwand könnte somit nur begründet sein, wenn ein Verschulden der am Steuer sitzenden Person bewiesen würde. Bei der Prüfung, ob ein Verschulden, also eine Sorgfaltspflichtverletzung, vorliegt, ist dabei nicht von dem Maßstab auszugehen, der an einen durchschnittlichen Kraftfahrer angelegt wird. Denn im geschilderten Fall geht es nicht um die Erfüllung typischer Pflichten eines Kraftfahrzeugfahrers, sondern um die Pflichten einer Person, die in einer Notsituation Hilfe leistet. Ein Verschulden könnte hier nur dann angenommen werden, wenn jemand sich mehr zutraut, als er effektiv tun kann – oder wenn jemand gegen die Weisungen des Fahrers verstößt. Kann dies nicht nachgewiesen werden – wie im entschiedenen Fall – scheidet jede Mithaftung aus und hat, wer so beim Schieben ein Fahrzeug lenkt, im Schadensfall vollen Schadenersatz zu erhalten.

(Urteil des BGH vom 22. März 1977 – VI ZR 80/75).

Zierleiste ab – was nun?

Selbstbeteiligung bei Waschschäden soll fallen / Gespräche mit Versicherungen laufen

Maschinelle Wagenpflege ist kein unkalkulierbares Risiko mehr. Die durchschnittliche Schadensquote liegt im Promille-Bereich, überwiegend werden Bagatellen gemeldet. Doch immer noch gibt es zu viele Reklamationen bei nachlässig betriebenen Anlagen: deshalb will zur Zeit keine Versicherung auf die übliche Selbstbeteiligung verzichten und alle Waschschäden ersetzen. Trotz intensiver Gespräche des Waschstraßenherstellers Kleindienst mit großen deutschen Gesellschaften bleibt es vorerst dabei: Das Haftungsausschlußschild, aus den Anfangsjahren der automatischen Wäsche, wird so schnell nicht verschwinden.

Kleindienst-Verkaufsdirektor Horst Ziegler: „Wir bemühen uns weiter um eine bessere Lösung. Denkbar sind zum Beispiel Ausnahmeregelungen für Waschanlagen, die besonders sorgfältig geführt werden. Solche Betriebe müssen zur Zeit noch unter Konkurrenten leiden, denen die Schadensquote scheinbar völlig gleichgültig ist."

Die Bereitschaft der Versicherungen, von den besonders bei großen Waschstraßen extrem hohen Selbstbeteiligungssätzen herunterzugehen, wurde inzwischen sichtbar: Eine Gesellschaft bietet wahlweise 60 Mark als Festbetrag oder 20 Prozent vom Schaden an, wobei mindestens 30 Mark und höchstens 150 Mark selber zu zahlen sind.

Für den Autofahrer heißt das aber immer noch: Bagatellschäden wie abgerissene Zierleisten und verbogene Spiegel gehen weiter auf sein Konto. Ein Sprecher der Versicherung: „Wir müssen bei unserer Kalkulation im Schadensverlauf ungünstige Betriebe mit berücksichtigen. Wenn dieses Risiko ausgeschaltet ist, läßt sich auch über eine Volldeckung aller Waschschäden reden."

Eine große Umfrage gab Kleindienst Aufschluß über Zahl und Höhe, Ursache und Regulierung von Waschschäden. Firmensprecher Hans J. Fackler: „Eine aktuelle und allgemein gültige Übersicht von Schadensfällen hatte bis dahin niemand. Wir wollten wissen, ob die Technik der automatischen Wagenwäsche wirklich noch problematisch ist – oder nur ein Vorurteil vergangener Jahre weiterverbreitet wird."

Fast 200 Autowäscher an Tankstellen und knapp 50 Betreiber einer Waschstraße gaben Antwort auf die Fragen der Augsburger Firma. Nach ihren Angaben werden jährlich rund drei Millionen mal Autos gewaschen – damit ist die Umfrage repräsentativ abgesichert. Das bemerkenswerte Ergebnis:

- Bei Waschstraßen mit 4000 bis 85 000 Wäschen jährlich wurden zwischen sechs und 150 Bagatellschäden registriert.
- Tankstellen schaffen 350 bis 15 000 Wäschen pro Jahr, durchschnittlich werden 20 Bagatellschäden geltend gemacht.
- Die meisten Bagatellschäden in Waschstraßen und Tankstellen sind auf Zierleisten und Regenrinnen, Außenspiegel und Antennen beschränkt. „Fast immer werden solche

Autolack nach 25 Handwäschen: Die Kratzer werden in erster Linie durch die groben Dreckbestandteile hervorgerufen, die der Wäscher in den Lack reibt.

Autolack nach 25 Maschinenwäschen: Die Kratzer sind von geringer Tiefe, allerdings wird der Decklack dünner. Dagegen hilft ein Konservierungswachs.

Schwierigkeiten durch mangelhafte Fertigung der Autowerke verursacht“, meint Kleindienst. So habe der Chef einer Waschstraße in Kiel an ein Automobilwerk geschrieben: „Seit ca. drei Monaten beobachten wir, daß die Neuwagen der Fünferserie an der Dachleiste fast alle beschädigt werden, weil die Zierleisten hochbiegen . . . Ich habe den Schaden untersuchen lassen und festgestellt, daß die Zierleisten keinerlei Befestigungsmerkmale aufweisen. Ebenso fehlen bei anderen der letzten Monate ausgelieferten Fünferserie am Dach die typischen Druckstellen der Befestigung. Da ich von Mitbewerbern im norddeutschen Raum ähnliche Klagen gehört habe, kann ich mir nur vorstellen, daß es sich hierbei um einen Produktionsfehler bzw. Montagefehler handelt.“

● Wenig Unterschiede gibt es auch, wenn es um den Ausgleich von Klein- und Bagatellschäden geht: Genau 57,9 Prozent leisten Ersatz, mehr als die Hälfte übergeht also den formalen Haftungsausschluß. Nach Meinung des Waschanlagenherstellers Kleindienst leider viel zu wenig.

Nach der Aktion steht für Kleindienst fest: Von gefährlichen Waschanlagen kann keine Rede mehr sein. Trotzdem lasse sich die Bagatellschadensquote noch wesentlich senken – in erster Linie durch waschfreundlichere Autos, die auch noch nach ein paar Jahren feste Zierleisten und sichere Spiegel hätten. Fackler: „Jedes neue Auto entscheidet mit darüber, ob maschinelle Wagenwäsche künftig problemlos ist – und damit endlich das Haftungsausschlußschild vom Tor der Waschanlagen verschwinden kann.“

„Hilfe . . . Wir sind eingegangen!“

Lackschäden in der Waschanlage

Für den Autofahrer unterscheiden sich Autolacke praktisch nur durch ihre Farbe. Doch in Wirklichkeit sind ganz unterschiedliche Lacktypen auf dem Markt: Während früher Nitrolacke vorherrschend waren, wird in der Automobilindustrie seit einigen Jahren Lack auf Alkyd-Melaminharz- und Kunstharzbasis verwendet. In jüngster Zeit setzen sich noch widerstandsfähigere Lacke auf Acrylharzbasis durch.

Während Neuwagenlack durch die werksseitig hohe Einbrenntemperatur (bis 190 Grad C) äußerst robust ist, haben nachlackierte Fahrzeuge oft wesentlich schlechtere Eigenschaften. Dies wird bei der maschinellen Wäsche – aber auch bei regelmäßiger Handwäsche – deutlich. Stärke und Härte von Nachlackierungen unterscheiden sich wesentlich von einer Erstlackierung. Bei niedrigen Temperaturen eingebrannte Lacke brauchen bedeutend länger, um widerstandsfähig zu werden – und nicht eingebrannte Nachlackierungen schaffen praktisch nie den Qualitätszustand einer Erstlackierung. Besonders problematisch ist die „Do-it-yourself“-Lakkierung vieler Heimwerker.

Mit Sprühdose oder Kleinlakkiergerät wird hier wenig fachmännisch nur das Äußere des Fahrzeugs aufgewertet und der Lackunterbau oft vernachlässigt.

Es ist also notwendig, bei Lackschäden durch automatische Waschanlagen zu klären, ob es sich um eine Erstlackierung handelt, ob nachlackiert oder sprühlackiert wurde. Gerade bei Gebrauchtfahrzeugen ist dem Laien selten klar, um welchen Lack es sich bei seinem Auto handelt. Deshalb sollte jeder Autofahrer das Maximum an Pflege anstreben. Kleindienst hat dafür Super-Polish entwickelt – ein maschinelles Pflege- und Konservierungsverfahren in der automatischen Waschanlage. Wenn regelmäßig alle drei bis vier Wäschen das Super-Polish auf den Lack kommt, ist der Wagen sicher vor Witterungseinflüssen auch in aggressiver Großstadtluft – und geschützt vor Waschschäden selbst bei einer nicht so robusten Zweitlackierung.

Dr. J. M. Kroll

Arme Würstchen

Das Plakat hing bei meinem Lebensmittelhändler. Drei schulfrohe Kinder, die offensichtlich noch weniger Lehrer haben als in schlimmsten Träumen zu befürchten, sind strahlend und glücklich. Doch bei genauerem Hinsehen war das Motiv des Kinderlächelns klar. Nicht etwa gute Zeugnisse hatte es gegeben, oder gar totalen Unterrichtsausfall, sondern direkt nach Schuljahresbeginn durften die lieben Kleinen für Verkehrssicherheit werben. Pardon, für Würstchen. Denn die Verkehrssicherheit war ja nur das Mäntelchen der Barmherzigkeit, das ihnen umgehängt wurde. Tatsächlich hat die Firma H. Redlefsen Fleischwarenwerke GmbH & Co. KG in Satrup-Angeln (Werbespruch: „Seit über 100 Jahren Fleisch- und Wurstwaren nach guter alter Art“) den Kindern ein kurzes Jäckchen umgehängt. Und tatsächlich rät dem Plakat zufolge „Euer Kaufmann“: Sichert Euch die sicheren Jacken! Aktion sicherer Schulweg – nur 9,99 Mark + 2 Mark Versandspesen. Und damit man auch weiß, wer die wunderbare Idee mit der Verkehrssicherheit hatte, steht dies auch noch auf dem Plakat: Eine Idee vom „Würstchen mit dem Reißverschluß“. Worin freilich die Verkehrssicherheit oder gar die Aktion sicherer Schulweg bestehen soll, bleibt rätselhaft. Einen Schüler auf dem Rücken einer Papierjacke mit dem Verkehrsschild „Allgemeine Gefahrenstelle“ abzustempeln, ist schon ein starkes Stück. Wetten, daß Schüler im Regelfall von Verkehrssicherheit mehr Ahnung haben als der Würstchenwerber?

Dies erhellt nicht zuletzt aus der Pressemitteilung der Würstchenfirma, in der den Journalisten vorgemacht wird, daß mehr Sicherheit für unsere Schulkinder ein Thema ist, das „gerade zum Schulanfang alle Mütter sehr beschäftigt“.

Weiter heißt es dort: „Die zentralen Probleme sind zunehmender Verkehr, Schlechtwetterzeit, morgendliche Dunkelheit und natürlich die spielenden und häufig im Straßenverkehr träumenden Kinder. Das sind Gefahren, die leider immer unberechenbarer werden. Gefahren, die nur dann gebannt sind, wenn wir alle etwas unternehmen. Deshalb startet Redlefsen zu diesem Thema mit 2 × 2, den Würstchen mit dem Reißverschluß und dem Lebensmittelhandel die Aktion sicherer Schulweg . . .“

Der Effekt dieser angeblichen Verkehrssicherheitsaktion wird folgendermaßen geschildert: „Gegen einen Selbstkostenbeitrag von 9,99 Mark geben Sie Ihrem Kind mehr Sicherheit. Denn die Signalfarben und das bekannte Achtung-Zeichen auf der Jacke sorgen dafür, daß jedes Kind besser gesehen wird. Die Jakken bieten also prima Schutz und sehen auch noch prima aus. Deshalb machen auch Sie mit bei der Aktion sicherer Schulweg. Gehen Sie auf Nummer Sicher, damit alle Kinder sicher gehen.“

Wenn man sich über mehrere Jahre hinweg mit Verkehrssicherheit beschäftigt, dann ist man zunächst versucht, über eine solche Kampagne milde zu lächeln. Aber die Situation ist zu traurig, um hierzu schweigen zu können. Das Schlimmste an dieser Würstchen-Philosophie ist, daß in Deutschland offensichtlich Lebensmittelhändler mit der Verkehrssicherheit ein Geschäft machen können, indem sie die Notwendigkeit von Verkehrssicherheitsaktionen als Alibi benützen, um ihre Fleisch- und Wurstwaren zu verkaufen. Mit solchen Aktionen wird der Verkehrssicherheit, die niemand für sich allein gepachtet hat, kein guter Dienst getan, denn sie wird einfach zum Aufhänger für eine Werbung mißbraucht. Gerade der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die in ihm zusammengeschlossenen Firmen und Verbände hatten es bisher verstanden, sich solchen kommerziellen Schnickschnacks weitgehend zu enthalten. Die Firma Redlefsen hätte Verkehrssicherheitsarbeit leisten können, wenn sie auch in nur einer einzigen Gemeinde der Bundesrepublik dafür gesorgt und dies auch finanziell unterstützt hätte, daß Kinder gefahrlos – das heißt ampelgesichert und auf Fußwegen oder Bürgersteigen – zur Schule gehen können. Vielleicht ist es auch für einen Würstchenfabrikanten besser, zunächst einmal kleine Brötchen zu backen oder ganz bei seinem Leisten zu bleiben.

Felix Berg

Wieder bietet der ACE seinen Mitgliedern eine sehr preisgünstige Leistung:

Rechtsschutz auch für Familie und Wohnung

benötigt wird (Beratungs-Rechtsschutz).

- Immer dann, wenn man es aus Fahrlässigkeit mit der Polizei bzw. Staatsanwaltschaft zu tun bekommt (Straf-Rechtsschutz).

Was bietet der Wohnungs-Rechtsschutz?
Die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen

- bei Streit aus dem Mietvertrag
- bei Rechtsfragen nach dem Wohnungseigentumsgesetz
- bei Nachbarschaftsstreitigkeiten.

Dieser Familien-Rechtsschutz ist eine ideale Ergänzung zum Verkehrs-Rechtsschutz des ACE:
Geschützt wird die ganze Familie, d. h. das ACE-Mitglied, sein Ehegatte und die mitversicherten Kinder.
Je Fall wird eine Kostendeckung bis zu 50 000,– DM für Rechtsanwälte, Gerichte, Zeugen, Sachverständige und Gerichtsvollzieher gewährt und selbstverständlich auch für die Kosten der Gegenseite und der gegnerischen Nebenkläger, wenn der Prozeß verlorengehen sollte.
Selbstverständlich ist bei diesem Familien-Rechtsschutz auch die freie Anwaltswahl. Außerdem gilt der Versicherungsschutz in ganz Europa und den außereuropäischen Anliegerstaaten des Mittelmeeres.
Das ist eine echte Vorteilsregelung nur für ACE-Mitglieder und damit für die gewerkschaftlich organisierten Autofahrer und ihre Familien.
Mit diesem Angebot bieten die Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung AG und der ACE das umfassendste und preiswerteste Angebot, das es derzeit auf dem Rechtsschutzsektor gibt.
ACE und Volksfürsorge wollen, daß die Rechtsgleichheit nicht nur auf dem Papier steht, sondern Tatsache wird.
Der ACE-Vorstand ist sicher, daß mit dieser Leistung vielen Mitgliedern geholfen wird. Damit erfüllt er einen Auftrag vieler ACE-Kreisversammlungen und -Delegiertenkonferenzen.

Ernst Baumann

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Le 5/77

auto club
ACE
europa

Wählen Sie unter diesen beiden Beitragsgruppen. Die Gruppe 4 sichert Sie am besten ab.

Aufnahme-Antrag

für den ACE Auto Club Europa e.V.,
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50

Ich beantrage ab ____________ die Mitgliedschaft im ACE

☐ **Gruppe 4**

	DM	DM
ACE-Clubbeitrag*		28,–
+ Versicherungsprämien:		
Verkehrs-Rechtsschutzversicherung	58,–	
Verkehrs-Unfallversicherung	2,–	
Kraftfahrt-Pannenversicherung	20,–	
Versicherungsprämien (gesamt)	80,–	80,–
Gruppenbeitrag		108,–

☐ **Gruppe 2**

	DM
ACE-Clubbeitrag*	28,–
+ Versicherungsprämie:	
Kraftfahrt-Pannenversicherung	20,–
Gruppenbeitrag	48,–

* Keine zusätzlichen Kosten für Inlands- und Auslandsschutzbriefe

Die uns von Ihnen auf diesem Aufnahmeantrag bekanntgegebenen Personendaten werden zur Erfüllung unseres Vertragsverhältnisses gegenüber unseren Versicherungen auf Datenträger gespeichert.
Die Einhaltung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes – BDSG – wird zugesichert.

Name ____ Vorname ____

Straße und Hausnummer ____

PLZ ____ Wohnort ____

geboren am ____ Mitglied welcher DGB-Gewerkschaft ____

Zum Abschluß der Versicherungen erteile ich die entsprechende Vollmacht. Gleichzeitig ermächtige ich die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich zu Lasten meines bei untengenanntem Geldinstitut geführten Kontos jeweils bei Fälligkeit den ACE-Beitrag gemäß Beitragsordnung mittels Lastschriftbeleg einzuziehen.

Geldinstitut/ggf. Zweigstelle ____

PLZ ____ Ort ____

Konto-Nr. ____ Bankleitzahl ____

Ort und Datum ____ **Unterschrift** ____

Aufgenommen durch:

Name ____ Vorname ____

Straße und Hausnummer ____ PLZ ____ Wohnort ____

Geldinstitut ____ Konto-Nr. ____

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Abseits vom großen Rummel
Nachsaison-Urlaub mit dem ACE

Ideal für Wasserratten: Die Badebucht von Praiano

Reizvoll für einen Herbsturlaub: Tiers in den Dolomiten

Überlaufene Strände und ausgebuchte Hotels, Rummel und Lärm in den Straßen der großen Ferienzentren – mit dieser Art von Urlaub kann sich nicht jeder Autotourist anfreunden. Der ACE-Reisedienst offeriert deshalb ein Alternativprogramm: Erholsamen Nachsaisonurlaub, zum Beispiel in den Bergen Südtirols, am Golf von Salerno oder im hohen Norden. Diese Reisen können kurzfristig gebucht werden:

Tiers – Idylle in den Dolomiten

Östlich von Bozen, direkt am Fuße des Rosengartens, liegt inmitten grüner Wiesen und ausgedehnter Nadelwälder der Höhenkurort Tiers (1019 m). Dieses idyllische Dolomitendorf ist günstiger Ausgangspunkt für Bergwanderungen im Rosengarten- und Schlernmassiv. Durch die ideale Lage am Südhang hat Tiers ein mildes, gesundes Klima, das vor allem von älteren und ruhebedürftigen Urlaubern geschätzt wird. Die ACE-Gäste werden im Gasthof „Paradies" untergebracht (mit beheiztem Schwimmbad). Preise: Eine Woche Übernachtung/Frühstück 81 Mark, eine Woche Halbpension 146 Mark.

Praiano am Golf von Salerno

An der weltberühmten Amalfinischen Küste, zwischen Olivenhainen, Weinbergen und Zitronengärten steht das ACE-Vertragshaus in Praiano. Das Hotelgrundstück grenzt an eine romantische Bucht. Unweit von Praiano entfernt: Ravello, der Badeort Positano, die Insel Capri, der Vesuv und Neapel. Preis: Eine Woche Vollpension 201 Mark.

Mit dem Pkw nach Schweden

Diese 5- oder 6-Tage-Reisen nach Schweden veranstaltet der ACE zusammen mit der Schiffsgesellschaft SESSAN. Die Luxusfähre M/S „Prinsessan Birgitta" bringt die Reiseteilnehmer samt Auto von Travemünde nach Göteborg. In Schweden kann in 34 verschiedenen Hotels übernachtet werden. Das Reisepaket kostet für zwei Personen je nach Termin 546 oder 634 Mark.

Auskünfte und Buchungen: ACE-Reisedienst, Schmidener Str. 233, 7000 Stuttgart 50, Telefon (07 11) 53 10 61.

Der GUT-Winterkatalog ist da

In allen ACE-Geschäftsstellen ist jetzt der GUT-Katalog für die Wintersaison 77/78 erhältlich. Auf 112 Seiten informiert der übersichtlich gestaltete Prospekt über 89 Winterreiseziele (darunter sieben neue GUT-Wintersportzentren) und 26 Angebote im sonnigen Ausland (siehe auch Seite 92).

ANZEIGE

Brauchen wir eine neue Wirtschaftspolitik?

Volkswirtschaft für jeden verständlich dargestellt

Manfred Herbst/Joachim Hentze
Bilanzanalyse in der betrieblichen Praxis
Was läßt sich aus Jahresabschlüssen erkennen?
1975. 72 Seiten, Format 21 x 20 cm, kartoniert 11,00 DM
ISBN 3 7663 0103 9

Hermann Adam
Brauchen wir eine neue Wirtschaftspolitik?
Bund-Verlag · Köln

Hermann Adam
Brauchen wir eine neue Wirtschaftspolitik?
1977. 136 Seiten, kartoniert 12,80 DM
ISBN 3 7663 0152 7
Dauerarbeitslosigkeit. Konzentration. Inflation. Mit diesen Schwierigkeiten hat die Wirtschaftspolitik in der Bundesrepublik, aber auch in den anderen westlichen Industrienationen zu kämpfen. Was sind die Ursachen für diese wirtschaftlichen Fehlentwicklungen und welche wirtschaftspolitischen Instrumente stehen zur Verfügung, um mit ihnen fertigzuwerden? Brauchen wir ein erweitertes oder neues wirtschaftspolitisches Instrumentarium oder gar eine neue Wirtschaftsordnung, um die Schwierigkeiten zu bewältigen? Mit diesen Fragen befaßt sich der vorliegende Band, dessen Lektüre keinerlei volkswirtschaftliche Vorkenntnisse voraussetzt. Unentbehrliche Fachausdrücke werden an der Stelle, wo sie zum ersten Mal auftreten, erklärt, und im späteren Text dann als bekannt vorausgesetzt. Tabellen, Schaubilder und ein Stichwortverzeichnis erleichtern das Verständnis wirtschaftlicher Abläufe, die für viele bislang undurchschaubar waren.

Hermann Adam
Die Einkommensverteilung in der Bundesrepublik Deutschland
Bestandsaufnahme, Bestimmungsfaktoren, Entwicklungstendenzen
1976. 56 Seiten, kartoniert 6,80 DM
ISBN 3 7663 0147 0
Wo findet man Daten zur Enwicklung und Verteilung der Einkommen in der Bundesrepublik und wie lauten die wichtigsten Zahlen? Wie erklärt die Volkswirtschaftslehre die Einkommensverteilung? Welche politischen und gesellschaftlichen Kräfte wirken auf die Einkommensverteilung ein? Auf diese gesellschaftspolitisch brisanten Fragen versucht dieses Buch in leicht verständlicher Form eine Antwort zu geben.

Hermann Adam
Bausteine der Volkswirtschaftslehre
Vierte, überarbeitete Auflage
1976. 88 Seiten, kartoniert 7,50 DM
ISBN 3 7663 0133 0
Der Wirtschaftsablauf und seine Steuerung, die wichtigsten wirtschaftspolitischen Instrumente und die Funktionsweise der internationalen Währungssysteme werden beschrieben.

Hermann Adam
Der Kampf um Löhne und Gewinne
Zweite, überarbeitete Auflage
1976. 94 Seiten, kartoniert 7,50 DM
ISBN 3 7663 0135 7
Dieser Band schließt an die „Bausteine der Volkswirtschaftslehre" an. Er behandelt die Einkommensverteilung in der Bundesrepublik, geht auf die Rolle der gewerkschaftlichen Lohnpolitik sowie der Steuer-, Wettbewerbs- und Verbraucherpolitik im Kampf zwischen Kapital und Arbeit ein.

Hermann Adam
Macht und Vermögen in der Wirtschaft
Zweite, überarbeitete Auflage
1976. 120 Seiten, kartoniert 12,80 DM
ISBN 3 7663 0031 8
In diesem Band geht es um die Vermögensverteilung in der Bundesrepublik. Der Leser lernt zu unterscheiden zwischen Geldvermögen und Sachvermögen, Erwerbsvermögen und Produktivvermögen und erfährt, warum die „Experten" zu so unterschiedlichen Aussagen über die Vermögensverteilung kommen. Die vielen Pläne zur Vermögensumverteilung werden auf wenige Grundtypen zurückgeführt.

Irene Moesch/Diethard B. Simmert
Banken
Strukturen – Macht – Reformen
1976. 125 Seiten, kartoniert 12,80 DM
ISBN 3 7663 0134 9
Diese Schrift analysiert in verständlicher Weise nüchtern und realistisch Aufgaben und Struktur des Bankwesens in der Bundesrepublik Deutschland. Die Geldpolitik wird verständlich dargestellt und kritisch kommentiert.
Im Hauptteil wird allen Einflußmöglichkeiten der Banken ausführlich nachgegangen (Beteiligungen, Depotstimmrecht, Aktienbestände der Investmentfonds der Banken, Aufsichtsratsmandate, Kreditgeschäfte, Emissions- und Effekteneigengeschäfte). Ein besonderer Teil informiert über Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Banken.
Dieses Buch ist daher eine unentbehrliche Informationsgrundlage für alle, die sich mit den ökonomischen und gesellschaftlichen Aspekten der Bankentätigkeit kritisch auseinandersetzen wollen.

Walter Köpping
Mit Freude lernen
Die Arbeit mit Buch und Zeitung — Materialsammlung – Rede – Diskussion — Versammlung
1977. 140 Seiten, kartoniert 12,80 DM
ISBN 3 7663 0141 1
Das Buch will eine Hilfe sein für alle Erwachsenen und Jugendlichen, die im Prozeß der Weiterbildung stehen. Es enthält eine Fülle praktischer Hinweise und Ratschläge. Auf Fehler, die vermieden werden können, wird aufmerksam gemacht. „Mit Freude lernen" ist keine theoretische Auseinandersetzung, es ist eine Anleitung und eine Ermutigung zum praktischen Handeln. Das Buch eignet sich besonders zum Selbststudium.

Egon Röthig
Bewerben mit Erfolg
Dritte, völlig überarbeitete Auflage
1977. 99 Seiten, kartoniert 9,80 DM
ISBN 3 7663 0132 2
Wie verfaßt man eine Bewerbung? Was muß beachtet, was herausgehoben und was überhaupt nicht erwähnt werden? Wie stellt man sich, ohne zu übertreiben, ins rechte Licht? Ausführliche Antwort auf diese und viele andere Fragen gibt dieser Ratgeber.

Bestellcoupon

Hiermit bestelle ich

- .... Expl. **Bausteine der Volkswirtschaftslehre,** 7,50 DM
- .... Expl. **Der Kampf um Löhne und Gewinne,** 7,50 DM
- .... Expl. **Macht und Vermögen in der Wirtschaft,** 12,80 DM
- .... Expl. **Bilanzanalyse in der betrieblichen Praxis,** 11,00 DM
- .... Expl. **Brauchen wir eine neue Wirtschaftspolitik?,** 12,80 DM
- .... Expl. **Die Einkommensverteilung in der Bundesrepublik Deutschland,** 6,80 DM
- .... Expl. **Banken, Strukturen – Macht – Reformen,** 12,80 DM
- .... Expl. **Mit Freude lernen,** 12,80 DM
- .... Expl. **Bewerben mit Erfolg,** 9,80 DM

zuzüglich Versandkosten

Name und Vorname

PLZ und Ort

Straße

Datum Unterschrift

Bitte ausschneiden und an die **Bund-Buchhandlung, Postfach 21 01 40, 5000 Köln 21** senden.

Mitteilungen

Rolf H. Gall verließ ACE-Lenkrad

Rolf H. Gall, stellvertretender Chefredakteur von ACE-Lenkrad, ist aus gesundheitlichen Gründen in den Ruhestand getreten. Der berufliche Werdegang des 57 Jahre alten Journalisten war eng mit der Gewerkschaftsbewegung und ihrer Presse verbunden. Nachdem sich Rolf H. Gall nach dem Krieg als Volontär der „Stuttgarter Zeitung" und des „Staatsanzeigers" des Landes Baden-Württemberg seine journalistischen Sporen verdient hatte, begann er 1949 bei der Gewerkschaft ÖTV als Redakteur, um am Aufbau ihrer Publikationsorgane mitzuwirken. Von 1961 an redigierte und gestaltete er als Chefredakteur die Zeitschrift der Gewerkschaft Leder, „Lederecho", ehe er vor vier Jahren zu ACE-Lenkrad wechselte. Rolf H. Gall, der in Ulm geboren wurde, betreute bei Lenkrad den Club- und Reiseteil. ACE-Vorstand und -Geschäftsführung wünschen dem Ausscheidenden alles Gute für die Zukunft.

Der ACE prüft Ihre Scheinwerfer

Im Oktober findet die 21. Internationale Kfz-Beleuchtungsaktion der Deutschen Verkehrswacht statt, an der sich auch der ACE wieder beteiligen wird. Die mobilen Prüfstationen des Clubs testen alle Beleuchtungsanlagen am Fahrzeug, insbesondere die Einstellung der Scheinwerfer. Nach kostenloser Kontrolle und der Behebung etwaiger Mängel gibt es die bekannten Aufkleber für die Windschutzscheibe. Wann die ACE-Tester in Ihrer Stadt sind, erfahren Sie aus dieser Aufstellung, über Uhrzeiten und Standplätze der Prüffahrzeuge geben die zuständigen ACE-Geschäftsstellen Auskunft.

REGION BERLIN

Berlin-Spandau 3. – 7. 10., 10. – 14. 10.; Berlin-Tiergarten 17. – 21. 10., 24. – 28. 10.

REGION MITTE

Bingen 11. – 15. 10.; Darmstadt 27. – 29. 10.; Ensdorf 4. – 5. 10.; Frankfurt 1. – 31. 10.; Göttelborn 6. 10.; Göttingen 18. – 19. 10.; Hanau 25. – 29. 10.; Karlsbrunn 7. – 8. 10.; Kassel 20. – 22. 10.; Lockweiler 1. 10.; Ludwigshafen 20. – 22. 10.; Mainz 1. – 8. 10.; Mannheim 13. – 19. 10.; Pirmasens 11. 10.; Rüsselsheim 25. – 26. 10.; Zweibrücken 12. 10.

REGION NORD

Braunschweig 1. – 31. 10.; Burg/Fehmarn 1. – 31. 10.; Emden 3. – 7. 10.; Hamburg-West 1. – 31. 10.; Hamburg-Harburg 1. – 31. 10.; Hamburg-Hamm 17.–21. 10.; Hannover 1.–31. 10.; Heide 1. – 31. 10.; Itzehoe 1. – 31. 10.; Kiel 1. – 31. 10.; Lübeck 10. – 14. 10.; Munster 1. – 31. 10.; Nordenham 24. – 28. 10.; Uelzen 18. – 21. 10.; Verden/Aller 24. – 28. 10.; Westerland/Sylt 5. – 7. 10.; Wolfsburg 18. – 21. 10.

REGION RHEINLAND

Düsseldorf 11. – 15. 10.; Duisburg 4. – 8. 10.; Essen 11. – 15. 10.; Köln 27. 9. – 1. 10.; Leverkusen 4. – 8. 10.; Moers 25. – 29. 10.; Ratingen 18. – 22. 10.; Solingen 25. – 29. 10.; Wesel 18. – 22. 10.; Wuppertal 27. 9. – 1. 10.

REGION SÜD

Alzenau 12. 10.; Augsburg 18. – 22. 10.; 25. – 29. 10.; Aschaffenburg 13. – 15. 10.; Bamberg 27. – 28. 10.; Coburg 17. – 19. 10.; Ingolstadt 1. – 31. 10.; Kahl 11. 10.; Kitzingen 7. – 8. 10.; Kulmbach 24. – 26. 10.; München 1. – 8. 10.; Neustadt bei Coburg 20. – 21. 10.; Nürnberg 1. – 31. 10.; Rosenheim 1. – 31. 10.; Würzburg 4. – 6. 10.

REGION SÜDWEST

Aalen 11. – 15. 10.; Baden-Baden 13. 10.; Bruchsal 4. – 5. 10.; Freiburg 25. – 29. 10.; Gerlingen 25. – 29. 10.; Hechingen 30. 9. – 1. 10.; Heilbronn 18. – 22. 10.; Karlsruhe 6. – 8. 10.; Rastatt 11. – 12. 10.; Reutlingen-Betzingen 4. – 8. 10.; St. Georgen 19. – 20. 10.; Villingen 21. – 22. 10.

REGION WESTFALEN

Bielefeld 18. – 22. 10.; 25. – 29. 10.; Hagen 27. 9. – 30. 10.; Herford 11. – 15. 10.; Osnabrück 4. – 8. 10.

Mit dem ACE in den schwedischen Winter

Zwei Wochen Winterurlaub in den verschneiten Wäldern Schwedens, im komfortablen Ferienhaus oder im eigenen Caravan: Das ist ein Spezialangebot des ACE (Region Nord) für die „Pause zwischen den Jahren". Ein Urlaub, der mit einer erholsamen Seereise an Bord der Stena-Schiffe am 22. Dezember in Kiel beginnt und am 4. Januar dort wieder endet. Die Reiseziele der drei ACE-Clubfahrten:

1) Feriendorf Semesterby/Västergötland. Ein Feriendorf mit 35 Häusern für jeweils vier bis sechs Personen mitten im Naturschutzgebiet. Langlaufloipen und Seen bieten Skiwanderern und Schlittschuhläufern ideale Bedingungen. Preise: 808 Mark für zwei Personen, jede weitere Person über zwölf Jahre 126 Mark.

2) Feriendorf Sandviken/Värmland. Sandviken mit seinen 20 Blockhäusern liegt etwa 20 km westlich von Sunne an einem Berghang mit Blick auf den Vistensee. In der Umgebung befinden sich Wintersportanlagen. Preise: 1158 Mark für zwei Personen, jede weitere Person über zwölf Jahre 126 Mark.

3) Älvdalen/Norddalarna. Das erste ACE-Wintercamping findet auf dem Platz von Älvdalen im schneereichen Mittelschweden statt. Im Programm: Ausflüge zum Orsa-See, zum Väsaberg und ins Hochgebirge nach Särna usw. Preise: 1192 Mark für zwei Personen im Caravan, jede weitere Person über zwölf Jahre 361 Mark. 1678 Mark für zwei Personen im Ferienhaus, jede weitere Person über zwölf Jahre 361 Mark.

Prospekte und Anmeldung: ACE Region Nord, Besenbinderhof 57, 2000 Hamburg 1, Telefon (040) 2 80 21 64.

Sicherheitstraining in Hamburg

Auf dem Verkehrsübungsplatz der Landesverkehrswacht veranstaltet der ACE Hamburg ein Sicherheitstraining, bei dem Kraftfahrer lernen können, wie man blitzschnell Gefahren erkennt, vermeidet und bewältigt. Nach einer theoretischen Unterweisung trainieren die Kursteilnehmer in Kurven und auf präparierten Fahrbahnen mit unterschiedlicher Bahnglätte optimales Bremsen und Lenken, Ausweichen und Anhalten unter extremen Bedingungen. Termine: 17. 9., 24. 9., 1. 10., 8. 10., 29. 10. Anmeldungen: ACE-Geschäftsstelle Hamburg, Besenbinderhof 57, Telefon (040) 2 80 21 64. Teilnahmegebühr für Clubmitglieder 60 Mark.

Le 5/77

auto club ACE europa

Bestellschein

An ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Schmidener Straße 233
Postfach 500 106
7000 Stuttgart 50

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Ich bestelle verbindlich:

Art.-Nr. DM

Autofeuerlöscher

- ☐ 101 GLORIA-AVUS 1 (1 kg) 22,—
- ☐ 102 GLORIA-AVUS 2 (2 kg) 34,—

Warnblinkleuchten

- ☐ 111 DAIMON Nr. 417 (ohne Koffer) mit Blinklicht u. Arbeitsleuchte 28,—
- ☐ 115 DAIMON Nr. 417 (mit Koffer) mit Blinklicht u. Arbeitsleuchte 31,50
- ☐ 112 HELLA 2000 mit Blink- und Dauerlicht 25,—
- ☐ 116 HELLA 2002 Europa 22,—
- ☐ 113 DAIMON-BATTERIEN (5 St.) passend für Warnblinkleuchten 7,—
- ☐ 114 DAIMON-BATTERIEN (2 St.) für Arbeitsleuchte 1,10

Sicherheitsgurte (Römer-Wingard)
Lieferzeit ca. 4 Wochen

- ☐ 121 1 Paar Einhand-3-Punkt-Gurte 52,—
- ☐ 122 1 Paar Automatic-3-Punkt-Gurte 98,—
- ☐ 123 1 VARIO-Kindersitz mit RB 72 44,50
- ☐ 124 1 PEGGY-Kindersitz mit Drucktastenschloß 86,—
- ☐ 125 1 Stück Römer-3-Punkt-Rücksitz-Automatik-Gurte RA 72 (Für alle Fahrzeuge) 49,—
- ☐ 126 VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Rücksitzgurt 48,50

Bei Bestellung von Sicherheitsgurten: Angabe der Kfz-Daten:

Fabrikat________ Typ________

Tag der Erstzulassung________

☐ zwei- oder ☐ viertürig, ☐ Sitzbank od. ☐ Einzelsitze. Bei Einzelstücken: ☐ Sitz links oder ☐ Sitz rechts.

Art.-Nr. DM

Sonstiges

- ☐ 130 Reifen-PILOT 13,50
- ☐ 131 Warndreieck (GEBRA) 10,—
- ☐ 132 DEWECO-Verbandkasten DIN 13164 23,—
- ☐ 133 DEWECO-Verbandkissen DIN 13164 Farbe: ☐ schwarz ☐ rot ☐ blau ☐ braun 25,—
- ☐ 134 WARNDREIECK (WEGU) 11,—
- ☐ 135 ABSCHLEPPSEIL (bis 2000 kg) 3,50
- ☐ 136 1 Stück KAMEI-Sicherheits-kopfstütze, SK 2000 Farbe: ☐ schwarz ☐ beige 37,—
- ☐ 137 1 Stück KAMEI-Sicherheits-kopfstütze, Cockpit Farbe: ☐ schwarz ☐ beige 45,—
- ☐ 138 Pannen- u. Werkzeugkoffer (ohne Inhalt) Schutzfarbe orange/reflektierend. Größe: 52 × 24 × 16 cm 18,—
- ☐ 139 APA-Abschleppband mit Aufroll-automatik 13,50
- ☐ 140 Abschleppseil (Seil 1; 1250 kg) 8,—
- ☐ 141 Abschleppseil (Seil 2; 2500 kg) 10,50
- ☐ 142 Universal Werkzeugset, 15tlg., Preis einschl. Porto 28,—
- ☐ 143 Hagus-Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau ☐ links oder ☐ rechts 27,50

Name

Vorname

Straße/Nr.

Postleitzahl/Wohnort (bitte deutlich in Druckschrift)

Unterschrift für Bestellung

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Geldinstitut/ggf. Zweigstelle

Postleitzahl/Ort

Konto-Nr. Bankleitzahl

Ort und Datum

Unterschrift für Lastschrift-Einzug

Alle Preise gelten seit 15. 3. 1977. Sie enthalten die Mehrwertsteuer. Sicherheitsgurte, Kindersitze, Kopfstützen, Kennzeichen, Reifen-Pilot, Werkzeug-Set, Radwechselschlüssel und die Auto-Atlanten versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet. Das gesamte Angebot ist auch in allen ACE-Geschäftsstellen erhältlich.

Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.

- ☐ 661 Bußgeldkatalog 4,—
- ☐ 662 Formularheft 2,—
- ☐ 144 Hagus Panorama u. Breitsicht-Innenspiegel 9,—
- ☐ 145 KAMEI-Lenkradhülle „AVUS SUPER" Farbe: ☐ schwarz ☐ teak 5,—
- ☐ 146 „Sirius" Rettungsdecke 6,—
- ☐ 147 Ausziehbarer Radwechselschlüssel mit 17 u. 19 mm Einsatz 21,50
- ☐ 148 APA Magnethalter für das Gepäck 9,50
- ☐ 151 METALLPLAKETTE ACE 3,50
- ☐ 152 D-Schild 0,75
- ☐ 153 ACE-Ehrenplakette zum Anschrauben oder Ankleben 4,50
- ☐ 190 T-Shirt mit Bernhardiner, Größen 36–56, 152 und 176 10,—
- ☐ 199 1 Paar reflektierende Scotchlite-Sicherheits-Kennzeichen (DIN 74069) zum Preis von DM 23,50 (Beschichtung: Scotchlite-Folie Nr. 13280)

Bitte ankreuzen: Größen (Breite)

vorne:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, einzeilig:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, zweizeilig:	☐ 34 cm	☐ 28 cm
für Krafträder:	☐ 28 cm	☐ 24 cm

Fahrzeugtyp:________

Poliz. Kennzeichen:________

Art.-Nr. DM

ACE-Kartenwerk

- ☐ 621 ACE 501, **Dänemark,** 1:300 000 Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 7,—
- ☐ 611 ACE 570, **Schweiz-Tirol,** 1:400 000 Süddeutschland bis Mailand – Venedig 6,30
- ☐ 622 ACE 580, **Deutschland,** 1:800 000 Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin 7,—
- ☐ 623 ACE 582, **Österreich,** 1:400 000 Ulm–Regensburg, Trient–Laibach 7,—
- ☐ 602 ACE 583, **DDR,** 1:500 000 Transitstraße, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen 5,50
- ☐ 624 ACE 584, **Griechenland,** 1:800 000 mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 7,—
- ☐ 625 ACE 585, **Spanien-Portugal,** 1:800 000 mit Balearen und Tanger 7,—
- ☐ 612 ACE 586, **Benelux,** 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 6,30
- ☐ 626 ACE 587, **Alpen,** 1:800 000 Stuttgart–Ancona, Wien–Marseille und Rhônetal 7,—
- ☐ 627 ACE 588, **Italien,** 1:800 000 Stuttgart–Sizilien mit Korsika und Sardinien 7,—
- ☐ 628 ACE 589, **Frankreich,** 1:800 000 bis Köln–Brüssel, mit westlicher Schweiz 7,—
- ☐ 629 ACE 590, **Jugoslawien,** 1:800 000 Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 7,—
- ☐ 630 ACE 591, **Skandinavien-Süd,** 1:800 000 von Schleswig bis Trondheim 7,—
- ☐ 631 ACE 594, **Großbritannien mit Irland,** 1:800 000 7,—
- ☐ 614 ACE 599, **Europa-Übersichts-Karte,** 1:3,5 Mill. 6,30
- ☐ 641 ACE Straßenatlas, **Deutschland und Europa** 7,—

ACE-Tourenkarten, 1:200 000
Schöne Wegstrecken, Schöne Sehenswürdigkeiten, Campingplätze

- ☐ 613 ACE-51 Oberbayern, Tirol, Dolomiten 6,30
- ☐ 603 ACE 53 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 5,50
- ☐ 644 **Großer Autoatlas International** (mit ACE-Schutzeinband) 29,80
- ☐ 645 **Der große Shell-Atlas** mit Großraumkarten deutscher Innenstädte (mit ACE-Schutzeinband) 33,—
- ☐ 643 **Europa Camping- und Caravaning-Führer 1977/78** 10,—
- ☐ 646 Das große Shell-Reise-Buch Deutschland 33,—
- ☐ 647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas Deutschland 77/78 19,90

STERN-Sprachführer:

- ☐ 670 Spanisch 2,80
- ☐ 671 Italienisch 2,80
- ☐ 672 Französisch 2,80
- ☐ 673 Englisch 2,80
- ☐ 674 Portugiesisch 2,80
- ☐ 675 Dänisch 2,80
- ☐ 676 Norwegisch 2,80
- ☐ 677 Schwedisch 2,80
- ☐ 678 Tschechisch 2,80
- ☐ 679 Rumänisch 2,80

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

auto club ACE europa

Diese Sicherheit können Sie kaufen:

So wird bestellt:

641 ACE-Straßenatlas 7 DM

644 und 645 Auto-Atlanten (siehe Bestellschein)

134 Warndreieck Wegu 11 DM, 131 Warndreieck Gebra 10 DM

ACE-Kartenwerk siehe Bestellschein

122 Automatik-3-Punkt-Gurte Paar 98 DM

135 Abschleppseil (2000 kg) 3,50 DM
139 Abschleppband mit Aufrollautomatik 13,50 DM
Abschleppseile DIN 76033:
140 Seil 1 (1250 kg) 8 DM
141 Seil 2 (2500 kg) 10,50 DM

137 KAMEI-Cockpit-Sicherheits-kopfstütze 45 DM

136 KAMEI-Sicherheitskopfstütze SK 2000 37 DM

126 Vario II mit 3-Punkt-Combi-Rücksitzgurt 48,50 DM

124 PEGGY-Kindersitz (1–4 Jahre) 86 DM

123 VARIO-Kindergurt mit Tischchen, ohne Tisch als Beckengurt für Erwachsene verwendbar 44,50 DM

643 Europa Camping- und Caravaning-Führer, Ausgabe 1977/78, 10 DM

130 Reifenpilot, pumpt platte Reifen auf, ohne Radwechsel 13,50 DM

142 Universalwerkzeug-Set 28 DM

112 HELLA 2000 25 DM
116 HELLA 2002 Europa 22 DM

115 DAIMON mit Koffer (Foto rechts) 31,50 DM
111 DAIMON ohne Koffer 28 DM

125 Automatik-Rücksitzgurt, Stück 49 DM

143 Hagus Außenspiegel Luchsauge 27,50 DM

102 Autofeuerlöscher, 2 kg, 34 DM

199 Refl. Scotchlite-Nummernschilder Paar 23,50 DM

132 Verbandkasten 23 DM DIN 13164

133 Verbandkissen DIN 13164 25 DM

138 Pannen- und Werkzeugkoffer (leer) Größe: 52x24x16 cm 18 DM

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Lenkrad-Reporter schildern ACE-Leistungen

Der Rückholer vom Dienst hat's nicht leicht

Für Karl Jaklin aus Gelsenkirchen ist die Nacht im italienischen Hotelbett unangenehm: Sein rechter Arm ist eingegipst, und mit solcher Behinderung kann man nicht nur nicht Autofahren, sondern auch kaum schlafen. An diesem Donnerstagmorgen, 28. Juli um 4.30 Uhr ist auch für Peter Pfaffmann aus Möglingen bei Stuttgart die Nacht zu Ende. Sein Tagesplan sieht vor, daß er um 5.30 Uhr nach einem gründlichen und ruhigen Frühstück mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum 40 km entfernten Flughafen Stuttgart-Echterdingen startet.

In der Alitalia-Maschine von Stuttgart nach Mailand ist um 8.00 Uhr ein Platz für ihn reserviert, das Ticket hat dor ACE bestellt. Peter Pfaffmann ist zur Zeit Rückholer vom Dienst, er hilft in der Abteilung Touristik, die naturgemäß im Sommer überbeansprucht ist, aus.

Kurz vor zwölf landet das Flugzeug in Rimini –, Umsteigeverbindung über Mailand. In der zur Siesta verleitenden Mittagssonne dolmetscht sich der Mann vom ACE durch. Denn Urlauber, die man zurückholen muß, warten ja nicht am Flughafen, sondern wenn es gut geht, in einem Hotel und die sind oft genug, stundenweit vom nächsten Bahnhof oder Flughafen entfernt. Schlimmer noch ist es, wenn man jemand aus dem Krankenhaus abholen muß. Im Hotel Internationale ist die Verständigung für den jungen Mann, der trotz seiner guten Schulzeugnisse in Englisch und Französisch in Italien naturgemäß auch seine Sprachschwierigkeiten hat, etwas leichter. Nachbarn der Familie Jaklin wissen Bescheid, der Helfer vom ACE wird erwartet. Wie gut, daß man sich in einem Autoclub gegen solches Urlaubspech absichern kann.

44 Punkte umfaßt das Leistungsverzeichnis des ACE. In einer neuen Serie wird LENKRAD die wichtigsten und am meisten gefragten Leistungen des ACE in ausführlichen oder auch kurzen Reportagen schildern.

Zum zweiten Mal an diesem Tag wird Karl Jaklin aus dem Schlaf gerissen. Seine Frau hat sich zum Friseur zurückgezogen, die Tochter ist am Strand und des Vaters Mittagsschläfchen wird gestört: Urlaub . . .

Der Gips reicht vom Handgelenk bis zur Schulter–, ein Badeunfall, wie er eben nicht im Reiseprospekt steht und wie er für die meisten absolut unvorstellbar ist. Mitteleuropäische Automobile – Jaklin fährt einen Käfer 1300 – sind nun einmal nicht so konstruiert, daß man mit dem Gipsarm nach Hause fahren kann, und es soll Väter geben, die als einzige in der Familie den Führerschein haben.

Notwendiger Papierkrieg

Der Dialog beginnt mit Hinweisen auf Notwendiges, mit der Werbung um Verständnis: Es muß eine Haftungsverzichterklärung ausgestellt und unterschrieben werden, damit es hinterher keinen Ärger mit Versicherungen gibt. Die Fahrunfähigkeit des Mitglieds ist durch ein ärztliches Attest zu belegen und somit muß man noch einmal ins Hospital, damit der Dottore auch wirklich unterschreibt, daß man mit einem Gipsarm nicht Autofahren kann. Vorschrift ist Vorschrift, für Peter Pfaffmann ein Grund mehr, freundlichst den um seinen Urlaub gebrachten Kollegen auf Verwaltungstechnisches aufmerksam zu machen. Noch einmal muß der Dottore etwas bescheinigen: Der Kranke muß sitzend transportfähig sein.

Gegen 15 Uhr kommt der Rückholfahrer zur verdienten Mittagspause, und dann darf er sich sogar noch ein kühles Bad genehmigen.

Der weitere Zeitplan wird wiederum von Vorschriften und Wünschen diktiert, denn auch beim ACE ist der Kunde, sprich der Kollege, König. Des Königs Reich hat freilich seine Grenzen, denn wie in der Luft gilt auch beim Rückholtransport der Grundsatz, daß derjenige die Verantwortung hat, der am Steuer sitzt und zwar nicht nur über das Fahrzeug, sondern auch über die Insassen. Und dieser Ersatzpilot hat natürlich auch seine Lotsen: einer sitzt neben ihm und ist sonst gewohnt, selbst das Kommando zu übernehmen, der andere ist sozusagen anonym in Stuttgart und verfaßt Dienstanweisungen. Und eine dieser Dienstanweisungen lautet, daß Tagesetappen nach Möglichkeit nicht länger als acht bis zehn Stunden dauern sollten, denn niemand badet hinterher den Ärger aus, der entsteht, wenn ein übermüdeter Rückholfahrer in einen Unfall verwickelt wird.

Erst das Auto checken . . .

Vor der Abfahrt macht der Mann vom ACE mit peinlicher Genauigkeit etwas, was man großzügigerweise auch mit einem kleinen Gang um das Auto herum erledigen könnte: Den sogenannten Sicherheitscheck. Pfaffmann prüft Motor und Bremsen, er fährt mit dem Wagen, kontrolliert das Aggregat und schaut sich tief in der Hocke die Reifen innen und außen an. Wenn etwas passiert, ist er der Dumme, und wie will er nachweisen, daß ein geplatzter Reifen nicht seine Schuld war. Vom Rückholfahrer eines Autoclubs kann man doch wohl verlangen, daß er so etwas, falls es tatsächlich eintreten sollte, vorher bemerkt. Deshalb ein Sicherheitscheck, wie er oft nicht einmal in der Werkstatt gemacht wird. Ölstandkontrolle, Tanken, Reifendruck, Keilriemenspannung, Lichtkontrolle, all dies muß heute erledigt werden, damit die Rückfahrt planmäßig abrollt, und ebenso selbstverständlich packt er auch zusammen mit Freunden der Familie das Auto, denn nun gilt es ja eine Person mehr mit nach Hause zu nehmen. Auch hier wieder eine Dienstvorschrift: das zulässige Gesamtgewicht darf nicht überschritten werden. Kopfrechnen, kalkulieren, es reicht. Es gab schon Fälle, so wissen es altgediente Rückholkollegen, da mußte man Koffer mit der Bahn zurückschicken.

Ausweichstrecken bringen den Plan durcheinander

Für jede Vorschrift gibt es eine Ausnahme und für jede Ausnahme einen Grund. Wenn einer drei Stunden im Stau steckt, ist

er sicherlich nicht drei Stunden gefahren, obwohl er vielleicht mehr strapaziert wurde, als wenn er in dieser Zeit 300 Kilometer Autobahn gemacht hätte. Seit 6.30 Uhr schnurrt der Käfer dem Brenner entgegen, und kurz vor der Grenze und dem ersten großen Stau muß noch einmal getankt werden.

Ein paar Kilometer weiter fühlt sich Frau Jaklin auf dem ungewohnten hinteren Platz nicht so recht wohl. Pause, Platzwechsel, Weiterfahrt. Wieder ein paar Kilometer weiter ein kleines, aber gutes Gasthaus, man macht Mittagspause.

Bei einem Ausflug in den Schwarzwald brach sich ACE-Mitglied Walter Falk aus Frankfurt das Bein. Vom Rückholdienst sicher nach Hause gebracht, bedankte er sich herzlich für die geleistete Hilfe.

25 Kilometer Stau

Österreich läßt den Rückholer mit seiner lädierten, aber immer noch gutwilligen und gutmütigen „Fracht" zügig durchfahren, doch München meldet 25 Kilometer Stau.

Wenn man einmal auf der Strecke München–Nürnberg ist, gibt es kein Entrinnen mehr.

Selbst Ausflüge auf eine empfohlene Umleitungsstrecke, zu denen Herr Jaklin freie Hand läßt, taugen nichts. Zurück auf die Autobahn, mühsames Einfädeln. Ein zweiter Versuch bei Ingolstadt schlägt wieder fehl. Wieder führt die offiziell empfohlene Umleitung prompt in den nächsten Stau hinein. Peter Pfaffmann hat die Karte vorher geprüft und weiß, daß das landschaftlich reizvolle Altmühltal mit seinen weniger guten Straßen einen Ausweg bieten könnte.

Auch wenn er dadurch Zeit verliert, nach kurzer Lagebesprechung fährt man weiter. Inzwischen ist es Spätnachmittag geworden. Die Damen an Bord kaufen in Ingolstadt Brötchen, Wurst, Cola und viel Obst.

Bis Würzburg ist es nur noch ein Katzensprung und Karl Jaklin muntert den Fahrer auf, ruhig durchzuziehen. Dennoch wird es 21 Uhr, bis Würzburg und damit die Autobahn erreicht ist. Jetzt wäre eigentlich längst eine achtstündige Ruhepause notwendig. Doch schon gibt es kein Quartier mehr. Andere Leute haben Bettenkontingente aufgekauft. Und anstatt im Kreis herumzusuchen, fährt man weiter in Richtung Heimat.

Ausnahmesituationen erfordern eben Ausnahmeentscheidungen. Normalerweise wäre man um diese Zeit irgendwo in ein abseits liegendes Gasthaus gegangen und hätte noch einmal eine Nacht Ruhepause eingelegt. Jaklin aber, mit seinem kranken Arm, mit dem Gips, in dem er sich kaum bewegen kann, möchte, „wenn es irgendwie geht", nach Hause.

Man einigt sich darauf, daß bei den ersten Anzeichen von Müdigkeit Quartier gemacht wird, und man ist sich klar darüber, daß die notwendigen Pausen nun länger werden. In Kassel gibt es Kaffee, Schokolade, zwei Zigaretten und dann einen Dauerlauf. Die Autobahn bleibt leer und nur noch 100 Kilometer sind es bis nach Gelsenkirchen. Noch einmal Pause, Obst, Dauerlauf, Gymnastik.

Es ist nach Mitternacht, als der Mann vom ACE, zwar noch nicht müde, aber doch völlig abgeschlafft, die Jaklins vor der Haustür abliefert. Jetzt merkt der Fahrer, dessen sonstige Arbeit sich wirklich an Etappen und Zielen orientiert, daß sich die Ausnahme gelohnt hat, weil man so am besten helfen konnte. Die Jaklins werden für den jungen Schwaben aus Stuttgart zur Bilderbuchfamilie des gastfreundlichen Kumpels aus dem Ruhrgebiet. Froh, daß sie zu Hause sind, richten sie ihm ein Bett, und am nächsten Morgen gibt es ein zünftiges Frühstück.

Rückholers Alltag ist selten Routine

Fälle dieser Art sind sicherlich nicht alltäglich. Am 13. August wird Walter Falk aus Frankfurt aus dem südlichen Schwarzwald zurückgeholt. Der Mann hat einen Beinbruch, das Auto muß mit vier Personen besetzt werden. Als Rückholer muß man flexibel sein, in diesem Fall nimmt man die Bahn für die Anreise, Stuttgart ab 6.37 Uhr, Todtnau an 11.08 Uhr. Und nach nahezu sechs Stunden Bahnfahrt wieder ein Fünf-Stunden-Trip nach Hessen.

Ähnlich, aber nur selten mit Routine sind andere Fälle zu lösen: ACE-Mitglied Franz Bahn aus Hattingen mußte im Urlaub ins Krankenhaus bei Heilbronn. In einer verzweifelten Lage konnte ihm nur noch sein ACE helfen. Der Rückholer organisiert zunächst den Fahrzeugschlüssel und treibt dann das Fahrzeug, das in einer Garage der Kurklinik steht, auf. Ohne Komplikationen wie diese geht es nun selten. Für die Leute vom ACE, darunter auch die Festangestellten, die die Fälle mit jahrelanger Erfahrung abwickeln und schon Bücher über Urlaubsschicksale schreiben könnten, ist dies bereits Alltag geworden, und dennoch kann es immer wieder bei jedem Einsatz zu neuen Schwierigkeiten kommen, vor allem im Ausland. Deshalb werden nur Kollegen mit Rückholarbeiten beauftragt, die sich selbst zu helfen wissen und die nicht unverrichteter Dinge wieder umkehren.

Aus dem ACE-Leistungsverzeichnis:

12 Rückholdienst im Inland bei Ausfall des Fahrers

Wird der Fahrer, also das Mitglied, während einer privaten Inlandsreise krank und kann weder er noch ein sonstiger Mitreisender das Fahrzeug zu seinem Heimatort zurückbringen, stellt der ACE kostenlos einen Fahrer zur Rückführung des Pkw einschl. seiner Gepäck- oder Wohnwagenanhänger vom Einstell- bis zum Heimatort zur Verfügung.

Voraussetzung für die Rückführung ist die volle Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs, das außerdem nicht beschlagnahmt sein darf.

13 Kfz-Rückholdienst aus dem Ausland bei Ausfall des Fahrers

Die Kraftfahrerhilfe des ACE umfaßt den Rückholdienst für Kraftfahrzeuge, die im privaten Gebrauch des Mitglieds stehen, bei Ausfall des Fahrers, wenn während einer privaten Auslandsreise des Mitglieds wegen Erkrankung weder Mitglied noch sonst ein anderer Mitreisender mit gültigem Führerschein das Fahrzeug zu seinem Heimatort zurückbringen kann.

In Höhe seiner Auslagen kann der ACE auf Dritte zurückgreifen, die z. B. als Schädiger oder Versicherer zur Leistung verpflichtet sind. Insoweit gilt der Anspruch gegen Dritte als abgetreten.

Der ACE stellt auch hier, wie im Inland, einen Fahrer kostenlos zur Rückführung des Pkw einschl. seiner Gepäck- oder Wohnwagenanhänger vom Einstellort bis zum Heimatort zur Verfügung.

Voraussetzung für die Rückführung ist die volle Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs, das außerdem nicht beschlagnahmt sein darf.

Alle Rückholfahrer sind sich darüber einig, daß es mit zu den interessantesten Jobs in diesem Geschäft gehört, wenn man einem ins Unglück geratenen Mitglied helfen kann. Daß die Rückholer meist gelobt werden, erfährt man in der Zentrale in Stuttgart immer wieder. Oft kommen Dankesbriefe oder auch Postkarten.

160 Camper am Hafnersee

160 Camper aus Österreich und der Bundesrepublik beteiligten sich am „Internationalen Campertreffen", das die Union Camping Caravaning (UCC) von Anfang Juli bis Mitte August am Hafnersee in Kärnten ausrichtete. Das Treffen, zu dem die UCC-Mitgliedsorganisationen ACE, ARBÖ, Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität" und Caravaningclub Europa (CCE) aufgerufen hatten, stand im Zeichen aktiver Erholung und Geselligkeit. Ein Programm mit Strandfesten, Kinderspielnachmittagen, Ausflügen und Besichtigungen garantierte für abwechslungsreiche Urlaubstage. Höhepunkt des dritten Treffens am Hafnersee war ein Nachmittag mit politischer Prominenz aus Kärnten, bei dem die stärkste Campinggruppe – sie kam aus Osnabrück – und der älteste Teilnehmer, der 67 Jahre alte Georg Bichelmeier aus Bayern, ausgezeichnet wurden. Die deutschen Teilnehmer wurden von Hans Joachim Wiegleb, dem Vorsitzenden der ACE-Fachkommission „Touristik–Camping–Caravaning" betreut. K. L.

ANZEIGE

Was Sie für Ihre neue Wohnungseinrichtung bezahlen, liegt nicht nur an der Einrichtung.

Bevor Sie einen Kredit aufnehmen, überlegen Sie sich, wieviel Geld Sie brauchen.

Sehen Sie sich um, bei welchem Händler Sie die größte Auswahl finden und wer Ihnen das günstigste Angebot macht. Dann wissen Sie genau, wie hoch Ihr Darlehen sein muß. Vergessen Sie auch nicht, nach Skonto zu fragen, denn mit Ihrem BSV-BriefKredit zahlen Sie bar.

Die Finanzierung von Gegenständen für die Wohnungseinrichtung ist heute etwas Alltägliches. Ganz gleich, ob Sie eine neue Stereoanlage kaufen, ein Farbfernsehgerät oder eine Sitzgarnitur in Leder.
Die Finanzierung dieser Einrichtungsgegenstände sollten Sie aber nicht dem Händler, sondern uns überlassen. Denn wie jedes andere Geschäft haben auch Banken unterschiedliche Preise für Kredite. Und die BSV-BriefKredite gehören meist zu den billigsten.

Was kostet ein Kredit bei der BSV?

Die Zinsen betragen 7 Prozent im Jahr auf die jeweilige Restsumme. Dazu kommt eine einmalige Bearbeitungsgebühr von 2 Prozent. Das sind im Monat zwischen 0,32 Prozent und 0,30 Prozent vom ursprünglichen Kreditbetrag. Für Gewerkschaftsmitglieder haben wir noch etwas Besonderes: Sie zahlen nur 1 Prozent des Kreditbetrages als Bearbeitungsgebühr. Weitere Nebenkosten entstehen nicht. Damit gehören unsere Konditionen für die BriefKredite zu den günstigsten überhaupt.

Um das einmal deutlich zu machen, haben wir Ihnen zusammengestellt, was Sie zum Beispiel ein BSV-5000-Mark-BriefKredit bei einer Laufzeit von 45 Monaten kosten würde.

Kreditbetrag	5.000,–
+ 7,0% Zinsen	671,–
+ 1% Bearbeitungsgebühr	50,–
Gesamtbetrag	5.721,–
Monatliche Rate	128,–
Effektiver Jahreszins	7,52%

Wie hoch ist die monatliche Belastung?

Anhand dieser Tabelle können Sie ablesen, wieviel Sie Ihr Darlehen jeden Monat kosten wird:

	Laufzeit in Monaten						
Kreditwunsch	12	18	24	30	36	42	45
1000	88,–	60,–	46,–	37,–	31,–	27,–	26,–
3000	264,–	179,–	137,–	111,–	94,–	82,–	77,–
5000	441,–	299,–	228,–	185,–	157,–	136,–	128,–
7000	617,–	418,–	319,–	259,–	219,–	191,–	180,–
10000	882,–	598,–	455,–	370,–	313,–	273,–	257,–
Effektiver Jahreszins in % (für Gewerkschaftsmitglieder)	8,84	8,26	7,96	7,77	7,65	7,56	7,52

Was muß man tun, um einen BSV-BriefKredit zu bekommen?

Nachdem Sie sich die Tabelle angeschaut und überlegt haben, welche Kredithöhe, Rückzahlungsrate und Laufzeit für Sie am günstigsten sind, brauchen Sie nur den Kreditantrag auf der Rückseite auszufüllen.
(Denken Sie daran, wenn Sie verheiratet sind, daß Ihre Frau mit unterschreiben muß.) Dann senden Sie den vollständig ausgefüllten Kreditantrag zusammen mit den Gehaltsabrechnungen der letzten drei Monate für Sie und Ihre Frau an die BSV-Bank, Wilhelm-Leuschner-Str. 17-19, Postfach 2233, 6000 Frankfurt/Main 1.
Das Geld, die volle Summe, kommt per Post zu Ihnen nach Hause. Bequemer geht's nicht.

Unsere Kreditkonditionen.

1. Der Kreditantrag ist angenommen und der Kreditvertrag ist zustande gekommen, wenn die Bank dem Antragsteller (im folgenden: Kreditnehmer) die Annahme schriftlich bestatigt oder den Kreditbetrag in der beantragten Form zur Verfügung stellt. Eine Mitteilung an Mitantragsteller bzw. Bürgen über die Annahme des Kreditantrages ist nicht erforderlich.

2. Die Bank berechnet für alle von ihr gewährten Kredite Zinsen und Bearbeitungsgebühren, die dem Kreditnehmer mit Annahme des Kreditantrages bekanntgegeben werden. Es sind die Zinsen und Bearbeitungsgebühren maßgebend, die zum Zeitpunkt des Eingangs des Kreditantrages bei der Bank gelten. Die Bank ist berechtigt, für Kredite mit Laufzeiten über 12 Monaten den Zinssatz bei wesentlichen Änderungen der Geldmarktlage oder der kreditpolitischen Situation zu senken oder zu erhöhen. Die Zinsen werden von der jeweiligen Restschuld am Ende eines jeden Monats berechnet.

3. Der Kreditnehmer kann den Kredit – ganz oder teilweise – vorzeitig zurückzahlen. Bei voller Rückzahlung endet die Verzinsung mit Ablauf des Monats, in dem der Rückzahlungsbetrag eingegangen ist. Bei Teilrückzahlungen werden die Zinsen auf den Restsaldo berechnet. Bearbeitungsgebühr und Barauslagen werden nicht zurückvergütet.

4. Ist der Kreditnehmer mit seinen Zahlungsverpflichtungen in Verzug, so werden Zahlungen erst auf die rückständigen Kosten und Zinsen, danach auf die rückständigen Tilgungsraten angerechnet.

5. Für den Bestand und die Höhe der Kreditschuld sind die Bücher und Aufzeichnungen der Bank maßgebend.

6. Der Kreditnehmer sowie etwaige Mitantragsteller und Bürgen sind verpflichtet, der Bank unverzüglich mitzuteilen

a) einen Wohnortwechsel und die neue Anschrift,

b) eine Änderung bzw. die Aufgabe der beruflichen Tätigkeit, insbesondere auch einen Arbeitsplatzwechsel, sowie Namen und Anschrift des neuen Arbeitgebers.

c) eine Änderung der Bankverbindung, wenn die monatlichen Rückzahlungsraten mit Lastschrift eingezogen werden.

7. Kommt der Kreditnehmer mit seinen Zahlungen in Verzug, ist die Bank berechtigt,

a) für die Zeit des Zahlungsverzugs neben den Kreditzinsen Verzugszinsen von 2% zu berechnen.

b) sich ihre durch den Verzug entstandenen Barauslagen erstatten zu lassen. Die Bank berechnet für die erste und jede weitere Mahnung 10 Mark und für die Kündigung des Kreditvertrages 15 Mark. Die Gebühr für Stundungen beträgt im ersten Monat 6 Mark, im zweiten Monat 9 Mark und im dritten Monat 12 Mark. Kosten für Zwangsmaßnahmen werden gesondert berechnet. Für Prolongationen werden 5 Mark und für Rücklastschriften werden 10 Mark berechnet.

8. Der Kredit kann von der Bank aus wichtigen Gründen zur sofortigen Rückzahlung gekündigt werden, zum Beispiel dann, wenn

a) der Kreditnehmer mit der Rückzahlung von zwei aufeinanderfolgenden Tilgungsraten ganz oder zum Teil in Verzug gerät, oder wenn er mindestens dreimal gemahnt worden ist.

b) in den Vermögensverhältnissen des Kreditnehmers oder eines etwaigen Mitantragstellers oder Bürgen eine wesentliche Verschlechterung eintritt. Zum Beispiel, wenn gegen den Kreditnehmer, den Mitantragsteller oder den Bürgen ein Verfahren zur Leistung der Eidesstattlichen Versicherung gemäß §§ 807, 883 der Zivilprozeßordnung eingeleitet wird, wenn über sein Vermögen ein Konkurs- oder gerichtliches Vergleichsverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines dieser Verfahren beantragt wird oder wenn der Kreditnehmer einen außergerichtlichen Vergleich anbietet.

c) der Kreditnehmer bzw. ein Mitantragsteller oder Bürge der Bank gegenüber unrichtige Angaben gemacht hat oder die unter Ziffer 6 aufgeführten Meldungen unterläßt.

d) der Kreditnehmer oder ein etwaiger Mitantragsteller oder Bürge stirbt, es sei denn, die Bank trifft mit dem Erben neue Vereinbarungen.

e) der Kreditnehmer oder ein etwaiger Mitantragsteller oder Bürge weitere Kredite aufnimmt, welche die Rückzahlung der Forderung in Frage stellen.

9. Die Bank darf Auskunftstellen, die sie üblicherweise in Anspruch nimmt, über das Kreditverhältnis unterrichten.

10. Schriftliche Mitteilungen der Bank, insbesondere Mahn- und Kündigungsschreiben, gelten innerhalb der üblichen Postlaufzeit als zugegangen, wenn sie an die letzte der Bank bekanntgegebenen Adresse gerichtet werden.

11. Die Bank ist berechtigt, alle Rechte aus diesem Vertrag weiter zu übertragen.

12. Alle Nebenabreden sind nur dann gültig, wenn sie schriftlich vereinbart werden.

13. Erfüllungsort für diesen Kreditvertrag sowie seine Ergänzungsverträge ist Frankfurt am Main. Außerdem ist Frankfurt am Main – ohne Rücksicht auf die Höhe der Forderung – als Gerichtsstand vereinbart, wenn

a) die Vertragsparteien Kaufleute sind (mit Ausnahme der Minderkaufleute i. S. des § 4 HGB).

b) die in Anspruch zu nehmende Partei nach Vertragsabschluß ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort aus dem Geltungsbereich der Zivilprozeßordnung, verlegt oder dieser im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist.

c) Ansprüche im Wege des Mahnverfahrens geltend gemacht werden.

14. Sollte eine der vorstehenden Bedingungen ganz oder teilweise unwirksam sein, so sollen die übrigen Bestimmungen wirksam bleiben.
Die Bank ist berechtigt, etwa unwirksame Bedingungen durch eine zusätzliche Bestimmung zu ersetzen, gegen deren Rechtswirksamkeit keine Bedenken bestehen und durch deren Anwendung der gleiche oder ein nahezu gleicher wirtschaftlicher Erfolg bewirkt wird.

15. Ergänzend hierzu gelten unsere „Allgemeine Geschäftsbedingungen" in der jeweils geltenden Fassung. Sie sind in unseren Geschäftsräumen einzusehen und werden dem Kunden auf Wunsch zugesandt.

BSV-*BriefKredit*
BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung.
Eine Tochter der **BfG** Bank für Gemeinwirtschaft.

ANZEIGE

Kreditantrag ausschneiden – ausgefüllt und unterschrieben zusammen mit den Gehaltsabrechnungen an die BSV senden. Einfacher geht's nicht.

An BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung Aktiengesellschaft
6000 Frankfurt/Main, Postfach 2233

I. Kreditantrag (bitte in Druckbuchstaben ausfüllen) — Beantragter Kredit DM

Antragsteller	Mitantragsteller (z. B. Ehefrau)
Name, Vorname	Name, Vorname (bei Ehefrauen auch Geburtsname)
Straße, Haus-Nr.	Straße, Haus-Nr.
PLZ Ort	PLZ Ort

II. Selbstauskunft

Verwendungszweck des Kredits ______

Geburtsdatum, Staatsangehörigkeit (Antragsteller)	Geburtsdatum, Staatsangehörigkeit (Mitantragsteller)
Familienstand: ledig, verheiratet, verwitwet, geschieden	
Zahl der unterhaltsber. Kinder: ______ / Telefon: ______	
Beruf	Beruf
Arbeitgeber (Name, Ort)	Arbeitgeber (Name, Ort)
dort beschäftigt seit ______	dort beschäftigt seit ______
Meine frühere Anschrift (falls Änderung innerhalb der letzten 2 Jahre) bzw. 2. Wohnsitz	Meine frühere Anschrift (falls Änderung innerhalb der letzten 2 Jahre) bzw. 2. Wohnsitz
Postleitzahl, Ort	Postleitzahl, Ort
BSV Sparkonto-Nr. (falls bereits BSV-Kunde)	BSV Sparkonto-Nr. (falls bereits BSV-Kunde)

Gewerkschaftsmitglied: ja/nein. Wenn ja, bei welcher Gewerkschaft ______ seit wann ______

		Antragsteller	Mitantragsteller
Monatliches Einkommen: Nettolohn/Gehalt (bitte Verdienstbescheinigung(en) beifügen)		DM	DM
Kindergeld/Rente/Pension		DM	DM
Mieteinnahmen, Zinsen, Sonstiges		DM	DM
Gesamtsumme:		DM	DM
Monatliche Ausgaben: Laufende Haushaltsausgaben		DM	DM
Miete/Garage		DM	DM
Kraftfahrzeugkosten/Versicherung/Sparverträge		DM	DM
Gesamtsumme:		DM	DM
Vermögen: Bank-, Spar-, Vermögensbildungs- oder Postscheckkonto bei:			
Guthaben		DM	DM
Wertpapiere	Wert ca.	DM	DM
Grundbesitz	Wert ca.	DM	DM
Sonstiges (Lebensvers., Bausparvertrag, Kraftfahrzeug etc.)	Wert ca.	DM	DM
Schulden wenn ja, wo		DM	DM

ACE

III. Sonstige Vereinbarungen (Zutreffendes bitte ankreuzen)

1. Der Kreditantrag soll an den Antragsteller (s. Ziff. I) durch Briefscheck ☐ oder durch Postbarscheck ☐ ausgezahlt werden.
2. Ich/wir kann/können den Kredit in monatlichen Raten von DM ______ zurückzahlen.
3. Die monatliche Rückzahlungsrate
   - ☐ soll mit Lastschrift eingezogen werden. Ich/wir ermächtige(n) Sie widerruflich die von mir/uns zu entrichtenden Raten zu Lasten meines/unseres Kontos Nr. ______ bei ______ einzuziehen.
   - ☐ wird von mir/uns mit Zahlschein bei einer Bank oder Sparkasse eingezahlt.
   - ☐ wird von mir/uns beim Postamt eingezahlt bzw. wird von meinem/unserem PSch.Kto. überwiesen.
4. Falls mir/uns der Kredit gegeben wird, trete(n) ich/wir zur Sicherung aller Ansprüche der BSV aus den über dieses Konto laufenden Krediten den pfändbaren Teil meiner/unserer Lohnforderung(en) gegen den jetzigen und jeden zukünftigen Arbeitgeber an die BSV ab.
   Ich/wir ermächtige(n) hiermit meinen/unseren jeweiligen Versicherungsträger, der BSV den jeweiligen Arbeitgeber mitzuteilen.
   Ich/wir bestätigen die Richtigkeit aller Angaben. Die mir/uns zugegangenen Kreditbedingungen erkenne(n) ich/wir hiermit an. Die Kreditkosten (Zinsen und Bearbeitungsgebühren) werden dem Antragsteller gemäß den Kreditbedingungen mit der Annahme des Kreditantrages durch die Bank bekanntgegeben. Antragsteller und Mitantragsteller haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner.

Wohnort ______ Datum ______ Unterschrift des Antragstellers ______ Unterschrift des Mitantragstellers

Vergleichs-weise gut

Immer mehr Journalisten untersuchen Autoclubs

Seit etwa Mitte dieses Jahres haben vor allem die Wirtschaftsjournalisten ein neues Thema entdeckt. Sie untersuchen die Automobilclubs und schreiben über deren teilweise umfangreichen Leistungen. Der ACE hat keinen Grund, solche Vergleiche zu scheuen.
Allerdings sollte der Leser solcher Vergleiche die Schwierigkeiten nicht vergessen, in die man geraten kann, wenn man Autoclubs miteinander vergleicht. Je nach Entstehungsgeschichte, Tradition und Aufgabe haben die verschiedenen Clubs andere Ziele und ihr Leistungsumfang ist auf ihre Mitgliedschaft zugeschnitten.

Der Journalist sucht aber meist einen Weg, auf dem er eine komplizierte Thematik einfach und begreifbar darstellen kann: Deshalb werden häufig Tabellen entwickelt, in denen Leistungen gegenübergestellt werden, die sich nicht ohne weiteres miteinander vergleichen lassen.
Dennoch hat der ACE, der einzig und allein zu dem Zweck gegründet wurde, Gewerkschaftsmitgliedern preisgünstige Leistungen zu bieten, bei allen bisherigen Untersuchungen und Vergleichen gut abgeschnitten, wenn man von der teilweise falschen Berichterstattung in „Capital" absieht. Wir haben seinerzeit sowohl in ACE-LENKRAD als auch über unsere Anwälte beim Verlag Gruner + Jahr die Fehler richtiggestellt und inzwischen sogar eine Gegendarstellung gerichtlich durchsetzen können (für den Pressedienst des Verlags Gruner + Jahr).
Zuletzt hat die „Wirtschaftswoche" in ihrem Spezialheft über Versicherungen eine sehr umfangreiche und nach unserer Auffassung nach auch die klarste Tabelle der Automobilschutzbriefe erstellt. Die Sondernummer 4 vom 3. Quartal ist noch an vielen Kiosken erhältlich. Ein Zitat aus diesem Heft sagt alles: „Am billigsten erhalten verbrieften Schutz die Mitglieder der Gewerkschaften. Wenn sie sich dem Autoclub Auto Club Europa (ACE) anschließen, erwerben sie schon mit dem Mindest-Jahresbeitrag von 28 Mark das Anrecht auf eine Reihe von Schutzbrief-Leistungen."
Die Kölner Zeitschrift „Selbst ist der Mann" kam in der Urlaubsnummer vom Mai 1977 bei einer mehrseitigen Untersuchung der Clubleistungen zu folgenden Erkenntnissen über den ACE:
„Einer ist übrigens nicht für alle Autofahrer da, der ACE nämlich. Hier kommt man erst rein, wenn man zahlendes Mitglied einer Gewerkschaft ist . . . Hat man den Beitrag entrichtet, kann man für 28 Mark auch Mitglied im ACE werden.
Wobei sein Leistungsangebot nicht so leicht mit dem der übrigen Klubs zu vergleichen ist: beim ACE gibt's keinen ‚Standard' oder ‚GT', keinen ‚normalen' oder ‚Super'-Schutzbrief bzw. Schutzpaß. Der ACE teilt seinen gesamten Service in Gruppen ein: in vier Gruppen mit vier verschiedenen Beiträgen. Wer mit ‚wenig' zufrieden ist, zahlt nur 28 Mark Beitrag (Gruppe 1) und erhält im wesentlichen dafür Leistungen, die andere Autoklubs das ganze Jahr über ihren Mitgliedern auch anbieten. Wobei aber auffällt, daß zusätzlich schon so wichtige Dienste wie ‚Kreditschutz im Inland und Ausland' und ein großer Teil der Leistungen enthalten sind, die bei den übrigen Klubs erst beim Kauf der Schutzpässe und -briefe geboten werden. In der Gruppe 2 kann man für 20 Mark mehr eine ‚Kraftfahrt-Pannenversicherung' bekommen (zusammen also 48 Mark). Noch mehr gibt's in der Gruppe 3: eine Verkehrs-Rechtsschutzversicherung für 58 Mark und eine Verkehrs-Unfallversicherung für 2 Mark – beide gelten für In- und Ausland – zum Klubbeitrag (zusammen 88 Mark). Und diejenigen, die sich für Gruppe 4 entscheiden, haben alles zusammen: Klubbeitrag, Verkehrs-Rechtsschutz, Verkehrs-Unfallversicherung und Kraftfahrt-Pannenversicherung (zusammen 108 Mark)."
In der auflagenstärksten Kaufzeitung für Autofahrer, der Zeitschrift „auto, motor und sport" vom 11. Mai, stellte die dortige Ratgeber-Redaktion ebenfalls umfangreich alle Clubleistungen zusammen und schrieb über unseren ACE:
„Den billigsten Schutzbrief hält der Auto Club Europa (ACE) für seine Mitglieder parat: Hier ist er nämlich zugleich auch der Mitgliedsausweis, und den gibt es schon für einen Mindest-Jahresbeitrag von 28 Mark. Der ausschließlich den Gewerkschaftsmitgliedern reservierte Verein bietet gegen höhere Beiträge noch weitere Versicherungen an, wie beispielsweise den Rechtsschutz, und verlangt ebenso wie der Kraftfahrer-Schutz (KS) keine Aufnahmegebühr. Wer sich ein Jahr lang mit einem Inlands-Schutzbrief zusätzlich versichern möchte, kann das am billigsten, nämlich zum Clubbeitrag von 28 Mark beim ACE tun."
Am 29. August schrieb der SPIEGEL: „Der für Gewerkschaftsmitglieder aufgezogene ACE begnügt sich mit einem Jahresbeitrag von 28 Mark – 20 Mark weniger als der ADAC. Seine Pannenversicherung kostet nur 20 Mark, der vergleichbare Inlandschutzbrief des ADAC 49 Mark.
Wenn man all die verschiedenen Beurteilungen gegen-

auto, motor und sport: „Den billigsten Schutzbrief hält der ACE für seine Mitglieder bereit . . ."

Wirtschaftswoche Special: „Verbrieften Schutz am billigsten beim ACE" . . .

SPIEGEL 36/77: „Der ACE begnügt sich mit 28 Mark . . ."

einander hält, so hat sich inzwischen in der Presse offensichtlich die Überzeugung durchgesetzt, daß der ACE für seinen Mitgliederkreis vergleichsweise gut ist.

Bedauern werden Außenstehende immer wieder, daß wir „nur für Gewerkschaftsmitglieder zugänglich sind" – aber das ist für uns kein Mangel, sondern unser Auftrag.

Viele Journalisten haben den ACE in den letzten Wochen gefragt, was wir denn unternehmen wollten, um dem Angebot eines ganz großen Autoclubs entgegenzutreten, der eine eigene Verkehrs-Rechtsschutzversicherung für 65,– Mark aufziehen will. Unsere Antwort liegt auf dem Tisch: Mit unserer Verkehrs-Rechtsschutzversicherung der Volksfürsorge für nur 58 Mark haben wir seit Jahren ein billigeres und auch besseres Rechtsschutzangebot.

Selbst ist der Mann: „Wichtigste Leistungen ohne Zusatz-Schutzbriefe" . . .

Der Versicherungsschutz gilt beim ACE nämlich für den Versicherungsnehmer als *Halter, Eigentümer oder Insasse aller auf ihn zugelassener Krafträder, Personenkraft- und Kombiwagen, Anhänger einschließlich Wohnwagen sowie als Fahrer fremder, nicht auf ihn zugelassener Fahrzeuge.* Außerdem für alle Personen in ihrer Eigenschaft als *berechtigte Fahrer oder berechtigte Insassen der auf den Versicherungsnehmer zugelassenen vorgenannten Fahrzeuge.* Und schließlich – das gibt es nirgendwo bisher – sind die ACE-Mitglieder über den Verkehrs-Rechtsschutz auch *als Fußgänger, Radfahrer und Fahrgast in öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln geschützt.*

Die wichtigsten Leistungen, die der ACE seinen Mitgliedern für nur 28,– DM Jahresbeitrag ohne zusätzliche Gebühren für Inlands- und Auslandsschutzbriefe bietet:

- Beihilfen bei Wildschäden und Glasbruchschäden
- Kfz-Rückholdienste aus In- und Ausland bei Ausfall des Fahrzeuges und bei Erkrankung des Fahrers
- Beihilfen zu Fahrtkosten für Mitglieder und Angehörige bei Ausfall des Fahrzeuges während des Urlaubes
- Krankenrücktransport aus dem Ausland bis zu 2000,– DM für jedes Familienmitglied
- Rückflug aus dem Ausland
- Ersatzteileversand
- Hilfe bei Totalschaden und Fahrzeugverlust im Ausland
- Rechtshilfe
- Haftunterstützung
- Touristische und technische Beratung
- Beihilfen für Hilfsleistungen bei Verkehrsunfällen
- Kreditschutz im In- und Ausland über die BfG bis zu 3500,– DM

Wichtig scheint uns in diesem Zusammenhang auch die Definition „Rechtsschutz" zu sein. Unsere Mitglieder genießen *Schadenersatz-, Fahrzeug-Vertrags-, Straf-, Führerschein-, Fahrer- und Verkehrs-Rechtsschutz* in ganz Europa und den Anliegerstaaten des Mittelmeeres bei freier Wahl des Anwalts. Auch wenn zur Stunde über das neue Rechtsschutz-Angebot dieses Konkurrenzclubs nur wenige Details bekannt sind, kann gesagt werden, daß die Leistungen von ACE und Volksfürsorge keinen objektiven Vergleich zu scheuen brauchen. Sie sind umfassender und preiswerter. Überdies bietet (siehe Seite 64) die Volksfürsorge-Rechtsschutzversicherung ab sofort allen ACE-Mitgliedern einen Zusatzrechtsschutz für Familie und Wohnung zum sensationell niedrigen Preis von jährlich 64 Mark an. Ernst Baumann

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Baden-Württemberg	15. 6.—29. 7.	26. 7.— 5. 9.	24. 7.— 3. 9.	9. 7.—19. 8.	1. 7.—11. 8.	21. 7.—31. 8.
Bayern	27. 7.—13. 9.	1. 8.—17. 9.	31. 7.—15. 9.	30. 7.—14. 9.	29. 7.—13. 9.	28. 7.—12. 9.
Berlin	27. 7.— 9. 9.	19. 7.—29. 8.	17. 7.—27. 8.	2. 7.—12. 8.	24. 6.— 4. 8.	16. 6.—30. 7.
Bremen	27. 7.— 9. 9.	19. 7.— 1. 9.	17. 7.—30. 8.	2. 7.—15. 8.	24. 6.— 7. 8.	16. 6.—30. 7.
Hamburg	24. 7.— 2. 9.	16. 7.—25. 8.	14. 7.—23. 8.	29. 6.— 8. 8.	18. 6.—31. 7.	27. 6.— 6. 8.
Hessen	20. 7.— 2. 9.	12. 7.—22. 8.	10. 7.—20. 8.	25. 6.— 5. 8.	18. 6.—31. 7.	23. 6.— 3. 8.
Niedersachsen	27. 7.— 6. 9.	19. 7.—29. 8.	17. 7.—27. 8.	2. 7.—12. 8.	24. 6.— 4. 8.	16. 6.—30. 7.
Nordrhein-Westfalen	29. 6.—12. 8.	21. 6.— 4. 8.	19. 6.— 2. 8.	23. 7.— 5. 9.	15. 7.—28. 8.	7. 7.—20. 8.
Rheinland-Pfalz	13. 7.—23. 8.	5. 7.—15. 8.	3. 7.—13. 8.	19. 6.— 1. 8.	22. 7.— 1. 9.	14. 7.—24. 8.
Saarland	21. 7.— 2. 9.	5. 7.—18. 8.	3. 7.—16. 8.	19. 6.— 1. 8.	22. 7.— 4. 9.	18. 7.—31. 8.
Schleswig-Holstein	20. 7.—30. 8.	12. 7.—22. 8.	10. 7.—20. 8.	25. 6.— 5. 8.	18. 6.—31. 7.	23. 6.— 3. 8.

Betr.: Ferienreiseverkehr

Stuttgart, 15. Juli:

Lieber Lenkrad-Leser

Schätzen kann fehlen

Stuttgart, 1. August:

ACE verlangt exakte Verkehrsprognosen

Für exaktere Verkehrsprognosen und eine bessere Entzerrung und Abstimmung der Reisetermine hat sich der Vorsitzende des Auto Club Europa (ACE), Ludwig Gosepath, ausgesprochen. Anstatt die „Wochenendtoten" zu zählen und mit dieser „makabren Statistik den oft einzigen Freizeitraum der meisten Menschen zum abschreckenden Risiko zu machen", solle man lieber die Ursachen der Staus und Störungen präzise erforschen und daraus die notwendigen Schlüsse ziehen lassen, schreibt Gosepath in der ACE-Klubzeitschrift Lenkrad. Es sei notwendig, daß sich nach dieser Urlaubssaison Polizei und Autoklubs, Reiseveranstalter und Verkehrspolitiker an einen Tisch setzten mit dem Ziel, den Grundstock für etwas zu legen, das man, „mit Fug und Recht Verkehrsprognose nennen könnte". Es gebe schon heute verläßliche Daten darüber, wer wann wohin reise. Nicht nur die Touristikunternehmen wüßten Reisebeginn und -ende, Reiseziel und Reiseart. Auch die Autoklubs hätten ein zumindest grobes Bild der meistgefragten Reisen und Routen. Schließlich gebe es automatische Verkehrszählungen und dazugehörende Rechenprogramme. Gosepath sprach sich dafür aus, das vorhandene Wissen über solche Massenbewegungen wissenschaftlich zu vertiefen und nach einer brauchbaren Methode zu suchen. (AP)

Sedelmayer
PLATEAU-AUFBAUTEN
Das umfangreichste Abschleppgeräte-Programm in Europa kommt von Sedelmayer.
Gaißacher Straße 5
8000 München 70
Telefon (089) 777023

1984	1985	1986
26. 7.— 5. 9.	25. 7.— 4. 9.	10. 7.—20. 8.
1. 8.—17. 9.	1. 8.—16. 9.	31. 7.—15. 9.
19. 7.—29. 8.	18. 7.—28. 8.	3. 7.—13. 8.
19. 7.— 1. 9.	18. 7.—31. 8.	3. 7.—16. 8.
25. 6.— 4. 8.	15. 7.—24. 8.	30. 6.— 9. 8.
21. 6.— 1. 8.	11. 7.—21. 8.	26. 6.— 6. 8.
19. 7.—29. 8.	18. 7.—28. 8.	3. 7.—13. 8.
28. 6.—11. 8.	20. 6.— 3. 8.	24. 7.— 6. 9.
12. 7.—22. 8.	4. 7.—14. 8.	19. 6.—31. 7.
19. 7.—29. 8.	4. 7.—17. 8.	19. 6.— 2. 8.
21. 6.— 1. 8.	11. 7.—21. 8.	26. 6.— 6. 8.

Ferienplan bis 1986

Schon heute können Sie planen, wann Sie in den nächsten Jahren mit Ihren Kindern in den Urlaub fahren: Das ist möglich, weil die Konferenz der Kultusminister die Sommerferientermine der Schulen bis 1986 festgelegt hat. Grundlage dieser langfristigen Pläne ist das sogenannte „rollierende System", das verhindern soll, daß der gleichzeitige Ferienbeginn in mehreren Bundesländern zum Verkehrschaos führt. Neben den Sommerferien sind von den Kultusministerien dreiwöchige „kleine Ferien" vorgesehen, deren Termine von Jahr zu Jahr bekanntgegeben werden. Im Herbst ist mindestens eine Woche schulfrei, wenn zwischen dem Ende der Sommerferien und dem Beginn der Weihnachtsferien mindestens 15 Wochen liegen. Die etwa zweiwöchigen Weihnachtsferien sollen grundsätzlich beibehalten, die Pfingstferien in der Regel auf die Zeit von Pfingstsamstag bis Pfingstdienstag beschränkt werden.

Bonn, 5. August:

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

StV 12/36.55.01-09/12064 Va 77

(Bei Antwort bitte Geschäftszeichen angeben)

Sehr geehrte
Damen und Herren!

Wie Ihnen bekannt ist, hat das Bundesverkehrsministerium in enger Zusammenarbeit mit den Ländern eine ganze Anzahl Maßnahmen getroffen, um den Ferienreiseverkehr flüssig zu halten (z. B. Entzerrung der Ferientermine, Lkw-Fahrverbote, Einschränkung des Großraum- und Schwerverkehrs, Einschränkung der Bautätigkeit an Autobahnen).

Trotzdem haben sich wegen des außerordentlich starken Verkehrs an einigen Wochenenden an kritischen Stellen unseres Autobahnnetzes Stauungen und zähflüssiger Verkehr nicht vermeiden lassen. Ich weiß, wie ärgerlich das für diejenigen ist, denen auf diese Weise kostbare Urlaubszeit verloren geht. Hier möchte ich mit allen Beteiligten eine Verbesserung der Situation erreichen.

Ich freue mich, daß nunmehr ein von mir bereits früher gemachter Vorschlag von anderer Stelle aufgegriffen wurde, nämlich nach Beendigung der Hauptreisezeit alle Beteiligten zu einem Erfahrungsaustausch mit dem Ziel einer Verbesserung für 1978 zusammenzurufen.

Bis Mitte September werden mir die Berichte der Verkehrs- und Innenminister der Länder über den Verkehrsablauf und über aufgetretene Schwierigkeiten während der diesjährigen Urlaubszeit vorliegen. Im Oktober wird das Bundesverkehrsministerium Sie und andere Beteiligte dann zu einer Besprechung einladen. Hierbei wird auch zu erörtern sein, wie der Hauptreiseverkehr besser als bisher prognostiziert werden kann. Sicher: Vollkommen werden sich auch in Zukunft Stauungen nicht vermeiden lassen. Es sollte aber unser gemeinsames Bestreben sein, die Verhältnisse schon 1978 zu verbessern.

Mit freundlichen Grüßen

[Unterschrift]

Bonn, 8. August:

Gscheidle will künftig schlimmste Verkehrsstauungen vermeiden.

In Beratungen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, der Deutschen Verkehrswacht und den Automobilclubs will sich Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle bemühen, daß künftig die schlimmsten Auswüchse des Urlaubsverkehrs während der Sommerzeit vermieden werden. Nach den Erfahrungen dieses Sommers mit Staus und zähflüssigem Verkehr über zeitweilig mehr als 100 Kilometer, lud Gscheidle am Montag die Organisationen für den Oktober zu einem Gespräch ein. Grundlage für die Beratungen über Möglichkeiten der Abhilfe sollen die Berichte der Verkehrs- und Innenminister der Länder über den diesjährigen Verkehrsablauf während der Urlaubszeit sein, die Mitte September vorliegen.
Gscheidle wies in seinem Schreiben darauf hin, daß die schon bisher getroffenen Maßnahmen — Entzerrung der Ferientermine, Lkw-Fahrverbote, Einschränkung des Großraum- und Schwerverkehrs sowie Begrenzung der Bautätigkeit auf Autobahnen – offenbar nicht ausreichten. Wenn Verkehrsballungen auch in Zukunft nicht ganz vermieden werden könnten, so sollten „die Verhältnisse" doch schon 1978 verbessert werden. (REUTER)

Veranstaltungskalender

Altenkirchen – Mitgliederversammlung, 17. 10. 77, 19.30 Uhr – 5248 Wissen, Hachenburger Str., Hotel „Nassauer Hof" – 1. Kursus zur Verkehrssicherheit. 2. Geschäftsbericht des Kreisvorstandes. 3. Aussprache. 4. Neuwahlen zum Kreisvorstand. 5. Beantwortung von Anfragen.

Arnsberg – Vortragsabend, 13. 10. 77, 19.00 Uhr – 5760 Arnsberg, Ortsteil Neheim, Kolpinghaus, Kapellenstr. 8 – 1. Vortrag über Verkehrssicherheit: Verkehrswacht und Polizei. 2. Bericht aus dem Clubgeschehen. 3. Freie Aussprache.

Aschaffenburg – Sprechstunden, 31. 10. 77 und 28. 11. 77, jeweils von 14.30 bis 17.30 Uhr – Aschaffenburg, Kerschensteinerstr. 7, DGB-Haus.

Bad Kissingen – Mitgliederversammlung, 8. 11. 77, 19.30 Uhr – Arnshausen, Gaststätte „Holzapfel".

Bochum – Mitgliederversammlung, 12. 10. 77, 18 Uhr – Gaststätte Ufer, Klarastr., 4630 Bochum – Referat: „Wie mache ich mein Auto winterfest?" – Vorstandswahlen.

Brilon – Vortragsabend, 11. 10. 77, 19.00 Uhr – 5790 Brilon, Haus Rech, Hoppeckerstr. 1 – 1. Vortrag über Verkehrsrecht, RA Dirkes, Brilon. 2. Aus dem Verkehrsjuristen des ACE. 3. Freie Aussprache.

Castrop-Rauxel – Mitgliederversammlung, 4. 10. 77, 19 Uhr – Gaststätte Kleinalstede, Wartburgstr., Castrop-Rauxel – Referat eines Polizeibeamten: „Fahren auf der Autobahn" • und am 22. 11. 77, 19 Uhr – gleiche Gaststätte – Filmvorführung und Referat: „Unfallrettung aus der Luft".

Coburg – Sprechstunde, 3. 10. 77, 2. 11. 77, 14.30 bis 17.30 Uhr – Coburg, Geschäftsräume der Volksfürsorge, DGB-Haus, Mohrenstr. 7.

Darmstadt – Sicherheits- und Gefahrentraining am 1. 10. 77, siehe bei Mannheim: Kurs zur Verkehrssicherheit, 11. 10. 77, 19 Uhr – 6100 Darmstadt, Goethestr. 61, im Unterrichtsraum der Kraftfahrstelle beim Fernmeldeamt Darmstadt – Anmeldung bei ACE-Geschäftsstelle 6100 Darmstadt, Tel. 0 61 51/89 14 13 • Mitgliederversammlung, 3. 11. 77, 18 Uhr – 6100 Darmstadt, Bessunger Turnhalle, Jahnsaal, Heidelberger Str. 131 – Geschäftsbericht, Aussprache, Neuwahl Vorstand.

Dortmund – Clubveranstaltung, 24. 11. 77, 19 Uhr – Dortmund, W.-Hansmann-Haus, Märkische Str. 21 – „Aktuelles Verkehrsthema".

Dülmen – Mitgliederversammlung, 6. 10. 77, 19 Uhr – Dülmen, Borkener Str., Gasthof Rassenberg – Aktuelles Verkehrsthema.

Düsseldorf – Bildersuchfahrt-Herbst 77, 15. 9. 77 bis 15. 11. 77 – 4000 Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Str. 34–38 – Ausschreibung bei der ACE-Geschäftsstelle Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Str. 34–38, anfordern • Mitgliederversammlung, 20. 10. 77, 18.30 Uhr – Gaststätte „Freie Schwimmer", Flinger Broich 91, Nähe Fortunaplatz, Parkraum ist ausreichend vorhanden – „Leistungen und Leistungsausschlüsse der Versicherungen rund ums Auto", z. B.: Rückstufungen nach Unfällen. Wann lohnt es sich, den Schaden selber zu bezahlen? Wann muß ich den Unfall melden?

Eichstätt – Clubabend, 23. 9. 77, 20 Uhr – Dollstein, Gasthof „Zur Eisenbahn" – Aktuelles für den Kraftfahrer.

Ennepe-Ruhr Süd – Mitgliederversammlung, 25. 10. 77, 19 Uhr – 5820 Gevelsberg, Großer Markt 9, DGB-Sitzungssaal – 1. Vortrag über Verkehrsrecht, RA Dentzer, Wetter. 2. Aus dem Verkehrsjuristen des ACE. 3. Neuwahl eines ACE-Kreisvorstandes. 4. Freie Aussprache.

Erding – Clubabend, 29. 9. 77, 19.30 Uhr – Grünbach, Gasthof „Bräustüberl" – Aktuelles für den Kraftfahrer, Verkehrs-Quiz, Jubilarehrung • Orientierungsfahrt durch den Landkreis, So., 2. 10. 77 – Es erfolgt gesonderte Ausschreibung. Interessenten melden sich bei der ACE-Region oder beim DGB-Kreis oder beim Kreisclubvorsitzenden.

Erlangen – Clubabend, 21. 9. 77, 20 Uhr – Naturfreundehaus Wöhrmühle – Verkehrsquiz, Erläuterung der Orient.-Fahrt, Film: Die Mondlandung • Orientierungs-Fahrt, 8. 10. 77 • Clubabend, 19. 10. 77, 20 Uhr – Naturfreundehaus Wöhrmühle – Erste Hilfe am Unfallort • und 16. 11. 77, 20 Uhr – Naturfreundehaus Wöhrmühle – Verkehrsverhalten: Die Verkehrspolizei berichtet.

Flensburg – Mitgliederversammlung, 29. 9. 77, 19.30 Uhr – 2390 Flensburg, Gewerkschaftshaus, Jugendraum 2, Südermarkt – 1. Film- und Dia-Vortrag „Von der weißen Milch zum schwarzen Reifen", Filmvortrag der Dunlop AG • Besichtigung der Shell-Raffinerie Hamburg, 8. 10. 77 – Interessenten melden sich beim Vorsitzenden S. Kelmer, Tel 6 32 02.

Frankfurt – Sicherheits- und Gefahrentraining am 1. 10. 77, siehe bei Mannheim • Kurs zur Verkehrssicherheit, 21. 10. 77, 19 Uhr – 6000 Frankfurt 1, Wilhelm-Leuschner-Str. 69–77, Gewerkschaftshaus – Anmeldung bei: ACE-Geschäftsstelle, Frankfurt, Tel. 06 11/23 51 58.

Fürth/Bay. – Clubabend, 4. 10. 77, 19 Uhr – „Zum Fäßla", Gustavstr. – Kirchweihtreffen • Herbstfest, 29. 10. 77, 19 Uhr, – Tuspo-Heim Fürth, Seeackerstr. – Spaß bei Musik und Tanz • Clubabend, 1. 11. 77, 20 Uhr – „Zum Fäßla", Gustavstr. – Referat Dr. Grabner: Autofahren aus ärztlicher Sicht.

Fulda – Jahreshauptversammlung, 25. 10. 77, 17 Uhr – 6400 Fulda, Goethestr. 13, Kolpinghaus (Kleiner Saal).

Gelsenkirchen – Mitgliederversammlung, 26. 9. 77, 18 Uhr – DGB-Jugendheim, Gelsenkirchen, Gabelsberger Str. – 1. Mehr Sicherheit im Straßenverkehr durch richtige Fahrzeugausstattung. 2. Diskussion und Aussprache hierzu.

Gevelsberg – Pannenhilfekurs, 18. 11. 77, 19 Uhr – 5820 Gevelsberg, Mühlenstr. 10, Fa. Friedrichs, Bosch-Dienst – 1. Sichere Fahrt durch den Winter, Kfz-Meister geben Tips und Anregungen.

Hagen – Mitgliederversammlung, 3. 11. 77, 19 Uhr – 5800 Hagen, Körnerstr. 43, DGB-Jugendheim, Clubraum – 1. Vortrag über Verkehrsrecht, RA Krempel und RA Schunck, Hagen. 2. Aus dem Verkehrsjuristen des ACE. 3. Neuwahl eines ACE-Kreisvorstandes. 4. Freie Aussprache.

Hattingen – Mitgliederversammlung, 27. 9. 77, 17.30 Uhr – Gaststätte „Zum Stadtwald", 4320 Hattingen, Waldstr. – Tagesordnung: Vorstandswahlen, Referat: „Wie bereite ich mein Auto auf den Winter vor" • und am 15. 11. 77, 17.30 Uhr – Gaststätte „Zum Stadtwald", Waldstr., 4320 Hattingen – Referat: „Unfallrettung aus der Luft", mit Filmvorführung.

Herne – Mitgliederversammlung, 10. 10. 77, 19 Uhr – Gaststätte Kumpmann, Steinplatz 1 a, 4690 Herne 2 – Referat mit Film: „Sicherheit durch richtige Bereifung" • und am 14. 11. 77, 19 Uhr – gleiche Gaststätte – Referat: „Wie mache ich mein Auto winterfest", Vorstandsbericht, Vorstandsneuwahlen.

Iserlohn – Sprechtag des ACE-Kreisvorstandes, 4. 10. 77 und 8. 11. 77, jeweils von 19 bis 20 Uhr – 5860 Iserlohn, Hotel „Brauer", Hagener Str. 65 – Information über ACE und GUV.

Kaiserslautern – Kusel – Mitgliederversammlung, 13. 10. 77, 19 Uhr – 6750 Kaiserslautern, Adolf-Kolping-Platz, Gaststätte „Neue Eintracht" – 1. Neuwahl des Kreisvorstandes. 2. Ehrung für 10jährige ACE-Mitgliedschaft. 3. Referat: „Die Leistungen des ACE".

Kamen – Mitgliederversammlung, 18. 10. 77, 19 Uhr – Kamen, Gasthof Hoselmann, Nordstr. – Aktuelles Verkehrsthema.

Kulmbach – Jahreshauptversammlung, 26. 10. 77, 19.30 Uhr – Kulmbach, Hans-Meiser-Str. 13, Gaststätte Konrad Ohnemüller.

Lübeck – 12. u. 13. 11. 77, 2tägige Schiffsfahrt nach MALMÖ, Schweden. Kosten inkl. Kabine, Frühstück und Büfett DM 55.– pro Person. Anmeldung und Auskunft über GS Lübeck, Holstentorplatz 1–5, bis spätestens Ende September.

Lüdenscheid – Pannenhilfekurs, 25. 10. 77, 17.30 Uhr – 5880 Lüdenscheid, VW-Audi Piepenstock, Lutherstr. 7–12 – Arbeitsthema: „Sichere Fahrt in den Winter", Filmvortrag und praktische Anleitung durch Kfz-Meister.

Lünen – Mitgliederversammlung, 11. 10. 77, 19 Uhr – Lünen, Feuerwache, Borker Str. – Kann oder (und) muß ein Kraftfahrer bei einem Unfall helfen?

Märkischer Kreis – Vortragsabend, 8. 11. 77, 19 Uhr – 5880 Lüdenscheid, Café Dunkel, Glatzer Str. 24 – 1. Alkohol am Steuer und Unfallflucht aus der Sicht eines Rechtsanwaltes, RA Herbertz, Lüdenscheid. 2. Freie Aussprache und der ACE informiert.

Mainz-Bingen – Mitgliederversammlung, 3. 10. 77, 17.30 Uhr – 6500 Mainz, Kaiserstr. 26–30, Gewerkschaftshaus, Großer Saal – 1. Geschäftsbericht des Kreisvorstandes. 2. Aussprache. 3. Neuwahlen zum Kreisvorstand. 4. Beantwortung von Anfragen. • Kurs zur Verkehrssicherheit, 22. 11. 77, 18 Uhr – Gewerkschaftshaus wie vor, Kleiner Saal.

Mannheim – Kurs im Sicherheits- und Gefahrentraining (auch für Darmstadt und Frankfurt), 1. 10. 77, 8 bis 18 Uhr – 6800 Mannheim, Anmeldung bei: ACE-Region Mitte, Mannheim, Telefon 06 21/2 73 60 – Fahrphysik I, Fahrphysik II, Slalom, Einzelkurven, Zielbremsung, Blockier- u. Intervallbremse, simuliertes Aquaplaning, Abfangen des ausbrechenden Wagens. Unkostenbeitrag: ACE-Mitglieder 60,– DM, Nichtmitglieder 80,– DM • Kurs zur Verkehrssicherheit, 21. 10. 77, 19.30 Uhr – 6800 Mannheim, Hans-Böckler-Str. 1, Gewerkschaftshaus, Kleiner Saal – Verkehrszeichen, Fahrbahnbenutzung, Geschwindigkeiten, Absicherung liegen gebliebener Fahrzeuge, Überladung, Allgemeines.

Münchberg – Mitgliederversammlung, 28. 10. 77, 20 Uhr – Münchberg, Gaststätte „Deutsches Haus".

Nahe-Hunsrück – Mitgliederversammlung, 4. 10. 77, 19 Uhr – 6550 Bad Kreuznach, Klappergasse 12 a, Volkschorheim – 1. Geschäftsbericht des Kreisvorstandes. 2. Aussprache. 3. Neuwahlen zum Kreisvorstand. 4. Beantwortung von Fragen. • Kurs zur Verkehrssicherheit, 15. 11. 77, 19 Uhr – 6550 Bad Kreuznach, Salinenstr. 37, Gewerkschaftshaus, IGM-Sitzungsraum.

Naila – Clubabend mit Filmvorträgen, 25. 10. 77, 20 Uhr – Gaststätte Turnhalle, Naila, Hofer Straße.

Neuwied – Mitgliederversammlung, 5. 10. 77, 18.30 Uhr – 5450 Neuwied, Langendorfer Str. 66, Gewerkschaftshaus – 1. Geschäftsbericht des Kreisvorstandes. 2. Aussprache. 3. Neuwahlen zum Kreisvorstand. 4. Beantwortung von Anfragen.

Nürnberg – Pannenkurs mit Vortragsabend, Oktober/November 77 – Ort und Zeit wird bei Anmeldung bekanntgegeben – Anmeldungen: Tel. 22 41 41 erbeten.

Regen-Zwiesel – Clubabend, 14. 10. 77, 19 Uhr – Lokal wird noch bekanntgegeben – Aktuelles für den Kraftfahrer, Jubilarehrung, Verkehrs-Quiz.

Rheine – Mitgliederversammlung, 13. 10. 77, 19 Uhr – Rheine, Gasthaus Beverburg, Alter Lingener Damm – „Unsere Bereifung – lebenswichtig".

Rosenheim – Sprechstunde, 18. 10. 77, 15 bis 18 Uhr, 15. 11. 77, 10 bis 13 Uhr – Rosenheim, Brixstr. 2, Gewerkschaftshaus • Clubabend, 15. 11. 77, 19.30 Uhr – Rosenheim, Klepperstr. 18 a, Gaststätte „Freie Turnerschaft" – Aktuelles für den Kraftfahrer, Jubilarehrung, Verkehrs-Quiz.

Saarbrücken – Mitgliederversammlung, 14. 10. 77, 19 Uhr – 6600 Saarbrücken, Sophienstr. 5, Gewerkschaftshaus, Saal – Kurs zur Verkehrssicherheit, Referent: ein Fahrlehrer • Kurs im Sicherheits- und Gefahrentraining – Ort und Zeitpunkt werden noch gesondert bekanntgegeben – Anmeldung: ACE-Geschäftsstelle, Sophienstr. 5, 6600 Saarbrükken, Tel. 06 81/4 82 41, Unkostenbeitrag: Mitglieder 60,– DM, Nichtmitglieder 80,– DM.

Schalksmühle – Vortragsabend, 10. 11. 77, 19 Uhr – 5885 Schalksmühle, Westfälischer Hof – 1. Vortrag über Verkehrssicherheit. 2. Aus dem Verkehrsjuristen des ACE. 3. Freie Aussprache.

Schweinfurt – Sprechstunden, 12. 10. 77, 2. 11. 77, 23. 11. 77, jeweils 14.30 bis 17.30 Uhr – Schweinfurt, Wilhelmstr. 32, DGB-Haus, I. Stock.

Siegen – Mitgliederversammlung, 4. 10. 77, 19 Uhr – 5900 Siegen, Hotel „Schnetger", Kaan-Marienborner-Str. 105 – 1. Vortrag über Verkehrssicherheit, ein Vertreter der Polizei. 2. Aus dem Verkehrsjuristen des ACE. 3. Neuwahl eines ACE-Kreisvorstandes. 4. Freie Aussprache. • Sprechtag der ACE-Geschäftsstelle Hagen, 19. 10. 77, 2. 11. 77, jeweils von 14 bis 16 Uhr – 5900 Siegen, Grabenstr. 21, DGB-Sitzungssaal.

Schwerte – Mitgliederversammlung, 20. 10. 77, 19 Uhr – 5840 Schwerte-Holzen, Haus „Schneider", Rosenweg 47 – 1. Vortrag über Verkehrsrecht, RA Dr. Eickelberg. 2. Aus dem Verkehrsjuristen des ACE. 3. Wahl eines ACE-Kreisvorstandes. 4. Freie Aussprache.

Sulzbach-Rosenberg – Clubabend, 1. 10. 77, 19.30 Uhr – Josefshaus – Vortrag: Erste Hilfe am Unfallort.

Traunstein – Sprechstunde, 18. 10. 77, 10 bis 13 Uhr, 15. 11. 77, 15 bis 18 Uhr – Traunstein, Herzog-Friedrich-Str. 10 a.

Trier – Sprechstunde, am 28. 9., 17. 10. und 2. 11. 77 – 5500 Trier, Petrusstr. 31, ÖTV-Kreisverwaltung – Aufnahme von Schadenfällen, Verkauf von Benzingutscheinen, Ausstellung von CCI.

Westerland/Sylt – Mitgliederversammlung, 26. 9. 77 – 19.30 Uhr – Westerland, Bundesbahnhofsgaststätte – 2 Filme. 1. Dänemark und Schweden. 2. Das Auto für Urlaub und Winter fertigmachen.

Westerwald – Mitgliederversammlung, 12. 10. 77, 19 Uhr – 5432 Wirges, Dr.-Luschberger-Str. 5, Gaststätte „Zum Uhlanen Peter" – 1. Geschäftsbericht des Kreisvorstandes. 2. Aussprache. 3. Neuwahlen zum Kreisvorstand. 4. Beantwortung von Anfragen.

Wiesbaden – Mitgliederversammlung, 18. 10. 77, 18 Uhr – 6200 Wiesbaden, Bismarckring 27, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal – 1. Geschäftsbericht des Kreisvorstandes. 2. Aussprache. 3. Neuwahlen zum Kreisvorstand. 4. Beantwortung von Anfragen.

Witten – Mitgliederversammlung, 28. 8. 77, 18 Uhr – 5810 Witten, TÜV Witten und Schrebergarten-Klause – Besichtigung der TÜV-Anlagen und Vortrag „Aufgaben des Techn. Überwachungsvereins" • und am 23. 11. 77, 18 Uhr – Saal im IG-Metall-Haus, Hans-Böckler-Str., 5810 Witten – Filmvorführung und Referat: „Unfallrettung".

Nachtfahrverbot, gemischte Fußgängerstraßen, höhere Parkgebühren:

Mehr Spielraum für den Städtetag.

„DEUTSCHER STÄDTETAG" – das ist nicht, wie man meinen könnte, eine Veranstaltung der Städte, es sei denn in Permanenz. Der 1905 in Berlin gegründete Deutsche Städtetag ist der Zusammenschluß von rund 500 Kommunen mit insgesamt 31 Millionen Einwohnern. Mitglied-Städte sind unter anderem die Stadtstaaten und alle kreisfreien Städte; 80 Prozent der Mitglieder des Deutschen Städtetages sind kreisangehörig. Die größte Städtetag-Stadt ist West-Berlin mit rund zwei Millionen Einwohnern, die kleinste ist Hohenberg a. d. Eger mit 1500 Bürgern. – Von der Repräsentanz wie von der politischen Potenz her ist der Deutsche Städtetag einer der bedeutenden Spitzenverbände. Als außerordentliche Mitglieder gehören ihm an: der Raumordnungsverband Rhein-Neckar, der Landeswohlfahrtsverband Hessen, der Landschaftsverband Rheinland, Westfalen-Lippe, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, die öffentlich-rechtliche Körperschaft Großraum Hannover und der Verband kommunaler Stadtreinigungsbetriebe.

„DEUTSCHER STÄDTETAG" – aha, wird mancher schließen, das ist also ein ganz feiner, ganz mächtiger Lobbyisten-Club. Richtig. Aber, sagen seine Repräsentanten, wir sind nicht da, um den wirtschaftlichen Interessen unserer Mitglieder die jeweils gewünschte Schubkraft zu (ver-)leihen. Deshalb, sagen die Club-Manager stolz, hätten sie sich auch erfolgreich dagegen wehren können, in die Lobbyisten-Liste des Bundestages eingetragen zu werden. Der Deutsche Städtetag ist mehr. Er versteht sich nicht als schnöder Bittsteller und Beeinflusser qua Macht, er versteht sich als wesentlicher Mitgestalter des Geschehens in unserem Staatswesen. Kurzum: Der Deutsche Städtetag sieht sich als wichtiges Element im Triumvirat Bund. Länder und Gemeinden. Er versteht seine Aufgaben als die einer öffentlich-rechtlichen Institution, die zum Beispiel bei kommunalrelevanten Gesetzesvorhaben des Bundestages oder der Bundesministerien ein Wörtchen mitzureden hat. In den Geschäftsordnungen der zur Einbringung einer Gesetzesvorlage Berechtigten ist dies in der Form dokumentiert, daß der Deutsche Städtetag in entsprechenden Fällen zu hören ist. Im renommierten „Staatsbürger-Taschenbuch" von Model-Creifelds steht: „Der Deutsche Städtetag hält einen neuen Stadttypus für erforderlich und befürwortet, soweit es sich um überkommunale Räume handelt, eine schöpferische Neuordnung im Sinne einer aufgelockerten Stadtlandschaft. Er tritt ferner für die Sanierung der Stadtkerne mit staatlicher Hilfe, Schaffung gesunder Wohngebiete, gesetzliche Maßnahmen gegen Lärm und Schmutz und für finanzielle Entlastung der stark verschuldeten Städte ein."

Welcher Bürger würde dies nicht sofort unterschreiben, sich nicht zum vehementen Befürworter für die Durchsetzung dieser Postulate eines zur Besinnung gekommenen, weil nachdenklich gewordenen Gesellschaftsteils bekennen? Es dürften wenige sein.

„DEUTSCHER STÄDTETAG" – das ist trotz allem keine Adresse für noch so berechtigte Beschwerden- und Darstellungen über örtliche Mißstände, Auswüchse oder kommunale Machenschaften. Er kann und darf sich satzungsgemäß nicht mit Problemfolgen in einzelnen Städten auseinandersetzen. Also auch nicht mit ihren noch so berechtigten Anprangerungen. Allerdings ist man in 5000 Köln-Marienburg (Lindenallee 13–17, Telefon: 02 21–3 77 11) ganz bestimmt immer bereit, Ihnen bei der Lösung von Problemen weiterzuhelfen.

Aufgabe des Deutschen Städtetages ist es, die Arbeit auf den Gebieten des öffentlichen Rechts und der öffentlichen Verwaltung zu fördern. Er erfüllt diese Aufgabe vor allem durch Beratung der staatlichen und kommunalen Behörden bei der Vorbereitung und Durchführung von Gesetzen und Bestimmungen sowie durch Erfahrungsaustausch, heißt es in einer Selbstdarstellung.

Da die Kommunalgesetzgebung und die Gesetzgebung auf zahlreichen, für die kommunale Arbeit wichtigen Einzelgebieten Ländersache ist, bestehen in allen Bundesländern besondere Landesstädteverbände.

Daß die Städte und Kommunen als Zentren des kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens nicht zuletzt durch die anhaltende Stadtflucht in arge Bedrängnis geraten sind, daß es ebenso bekannt wie unbestritten sein dürfte, daß dies unter anderem auch die Quittung für zum Teil gigantische Fehlplanungen in den Städten, durch die Städte, ist. Lamentieren hilft da ebensowenig wie das öffentliche Opfern von sogenannten oder dazu gemachten Verantwortlichen. Es hilft nur eines, soll den Städten das Schicksal Aussätziger erspart bleiben: sie müssen sich selbst von jenen Infektionsherden befreien, die ohne Rücksicht auf das Ganze, auf die in ihnen lebenden Menschen, nur ein egoistisches Ziel haben, nämlich rücksichtslos ihre spezifischen Interessen durchzusetzen. Es waren viel zu viele, die sich profitgierig in die gesunde Substanz der Städte hineinfraßen. Aber erst als sehr viele Bürger angesichts der kommunalen Immunitätsschwächen merkten, daß es besser sei, diesem allzu anfällig gewordenen und schon stinkenden Körper den Rücken zu kehren, erst dann wurde für die Intensivstationen in der kommunalen Struktur Alarm gegeben. Denn jetzt war eindeutig, unmißverständlich klar, daß der Bürger es endgültig leid war hinzunehmen, was man ihm als Verbesserung, Vorteil und zukunftweisend anzudrehen versuchte. Er war und ist es auch leid, daß auf seinem Buckel die Ergebnisse der Maßlosigkeit und des krankmachenden Fortschritts abgeladen wurden und werden. Jetzt sind die Städte dran. Jetzt heißt es schnell die Konsequenzen zu ziehen. Wie, darüber wird Ihnen das nachfolgende Interview mit dem Präsidenten des „Deutschen Städtetag" und Oberbürgermeister von Stuttgart, Manfred Rommel, einigen Aufschluß geben.

das ACE-Lenkrad-interview

mit dem Präsidenten des Deutschen Städtetages, dem Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel, führte Wolfgang Schachermeier.
Es fotografierte Hans Peter Feddersen.

Lenkrad: *Der Deutsche Städtetag hat sich erneut mit einer Gesetzesinitiative an die entsprechenden Körperschaften des Bundes gewandt, um über eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zu einer ebenso radikalen wie schnellen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den siechen Kommunen zu kommen.*
Ein ähnlicher Versuch zugunsten einer humanen Stadtentwicklungspolitik unter dem Gesichtspunkt der Verkehrslärmbekämpfung wurde im Oktober 1974 vom Bundestag und Bundesrat abgeschmettert, weil sich beide nicht über die Ausgestaltung der Vorschriften einigen konnten.
Worauf stützen Sie, Herr Rommel, Ihre Annahme, daß Ihnen dieses Mal nicht Gleiches passiert; was werden der Städtetag und die Kommunen unternehmen, daß nun endgültig etwas geschieht, was die Wohnbereiche der Städte wieder wohnlicher, ruhiger und grüner macht?
Rommel: Meine Annahme stützt sich auf die Hoffnung – die man als Politiker niemals aufgeben sollte. Insbesondere nicht die Hoffnung, daß auch in höheren parlamentarischen Gremien Einsicht einkehren könnte. Es nützt uns natürlich gar nichts, wenn Bundestag und Bundesrat jeweils meinen, die andere Lösung als zweitbeste ablehnen zu müssen, weil sie sich selbst im Besitze der bestmöglichen Lösung wähnen. Wir brauchen eine Lösung im Sinne unserer Vorschläge. Und darum werden wir kämpfen. Immerhin haben wir zumindest auch einen gewissen Einfluß auf unsere Abgeordneten. Deshalb habe ich keinen Zweifel daran, daß wir schließlich irgendwie durchkommen werden.
Lenkrad: *Welche Maßnahmen schlägt der Deutsche Städtetag in seinem Gesetzentwurf zur Verkehrsberuhigung und zur besseren Parkraumbewirtschaftung vor, und warum ist es notwendig, daß zu deren Durchsetzung das bestehende Straßenverkehrsgesetz geändert werden muß?*
Rommel: Wir schlagen ein ganzes Bündel von Maßnahmen vor. Sie sollen uns die Möglichkeit geben, den Verkehr besser zu organisieren. Dazu gehört zum Beispiel der Vorschlag, es uns zu ermöglichen, gemischte Fußgängerzonen einzurichten. In anderen Ländern gibt es sie bereits. Und dort haben sie sich bestens bewährt. Nachtfahr- und Parkverbote für Lastkraftwagen in Wohngebieten sind weitere von uns vorgeschlagene Maßnahmen. Dann gehört zu unserem Katalog der Forderungen auch generell der sehr wichtige Vorschlag, daß wir nicht nur aus verkehrstechnischer Sicht, sondern auch aus Gründen der Städteentwicklung Fußgängerbereiche einrichten können; und zwar durch die Beschränkung des Fahrzeugverkehrs und nicht dadurch, daß wir einfach eine öffentliche Straße ganz oder teilweise dicht machen. Nicht zu vergessen das Problem des Kurzparkens. Wir möchten es dadurch lindern, daß wir es an kritischen Punkten teurer machen. Es soll für die halbe Stunde bis zu einer Mark kosten.
Lenkrad: *Wird dieser Preis nicht einer bestimmten Parker-Type zugute kommen?*
Rommel: Für uns ist es kein finanzielles Problem. Für uns besteht das Problem darin, daß Parkplätze an sehr kritischen Punkten demjenigen reserviert werden sollten, der sie am dringendsten braucht. Und wer sie am dringendsten braucht, der zahlt dann auch eine Mark. Wir glauben, daß wir so die Parkplätze bedarfsgerechter bewirtschaften könnten. Natürlich kann man sagen, der eine verdient viel mehr, für den ist eine Mark ein Klacks. Für andere sind zehn Pfennig ein Schmerz. Darauf ist zu erwidern: Wer auf der Suche nach einem Parkplatz in der Innenstadt herumfährt, der verbraucht mehr Geld als wenn er gleich fürs Kurzparken eine Mark zahlt. Wir sehen momentan kein anderes Mittel, wollen wir wichtige Parkplätze nicht jenen überlassen, die zuerst kommen.
Lenkrad: *In Holland hat sich 1974, als bei uns der gemeinsame Nenner „Vernunft und guter Wille" partout nicht zu finden war, eine interministerielle Kommission gebildet, die das Problempaket „Verkehrsberuhigung" aufreißen und seinen Inhalt anwendungsfähig aufbereiten sollte. In dieser Kommission waren vertreten: der Verkehrs- und Gesundheitsminister, der Minister für Wohnungsbau, die kommunalen Spitzenverbände, profilierte Bürgerinitiativen und Fachleute. Als Ergebnis wurden die gesetzlichen Bestimmungen entsprechend den Vorschlägen der Kommission abgeändert, angepaßt und für die Durchsetzung der empfohlenen Maßnahmen ein finanzielles Förderungsprogramm entwickelt. Glauben Sie, daß die vom Städtetag geforderten Maßnahmen von einem einzelnen Ministerium oder Fachressort vorwärtsgetrieben werden können oder sollten, oder glauben Sie, daß es auch bei uns zu einer interministeriellen Koordination dieser Maßnahmen kommen muß? Wenn ja,*

von wem kann diese Initiative ausgehen?

Rommel: Ich glaube, es muß interministeriell koordiniert werden. Denn hier wird eine Verkehrspolitik berührt, die sich mit der öffentlichen Sicherheit und mit allgemeinpolitischen Fragen überschneidet. Die Koordinierung müßte durch die Bundesregierung erfolgen, mit dem Bundesrat wird man sich einigen müssen. Wenn ich in Stuttgart in die Bürgerversammlung gehe, die wir in jedem Monat in einem anderen Stadtbezirk unter sehr großer Anteilnahme der Bevölkerung durchführen, dann muß ich feststellen, daß zwei Drittel der Fragen und der Bemerkungen Verkehrsprobleme berühren. Das ist ein Politikum allergrößten Ranges.

Lenkrad: *Wie stellen Sie sich, Herr Rommel, als Präsident des Deutschen Städtetags das Instrumentarium vor, das Ihnen als Oberbürgermeister die Möglichkeit zu einer ebenso schnellen wie effektiven Problemlösung gibt?*

Rommel: Das Instrumentarium muß dem Leitgedanken einer Erweiterung des kommunalen Handlungsspielraums entsprechen. Es ist in allen Städten verschieden und läßt sich nicht schematisch lösen. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs allein reichen als Kriterien nicht mehr aus. Die größten Probleme des Verkehrs lassen sich nur lösen, indem wir weiter bauen. Die Bekämpfung des Kraftfahrzeugs als städtebauliche Leitvorstellung ist ein Unfug sondersgleichen. Wir können keine autogerechte, aber auch keine autofeindliche Stadt schaffen. Unsere Bürger haben sich nun einmal entschlossen, Auto zu fahren. Das müssen wir anerkennen und respektieren. Ich bin der Auffassung, daß wir uns in den Städten bemühen müssen, die Wohngebiete weitgehend vom Kraftverkehr freizuhalten. Das kann man aber nur dann tun, wenn wir den Verkehr durch leistungsfähige und umweltfreundliche Verkehrswege umleiten. Wir können also nicht einfach zumachen. Durch Verstopfen der Verkehrswege kann man die Verkehrsprobleme in den Städten nicht lösen. Wir müssen uns natürlich auch bemühen, einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr aufzubauen, um möglichst viele zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr zu bewegen. Mit Rüttelschwellen allein, bei denen einem, fährt man darüber, das Gebiß rausfällt, mit solchen Dingen ist die Stadt nicht zu sanieren; sie wird aber auch nicht menschenfreundlicher durch Entschlußlosigkeit. Da liegt heute eine große Gefahr: Nichts tun. Das ist das sicherste Mittel, um eine Stadt dem Verkehrschaos und der Umweltbelästigung preiszugeben.

Was wir brauchen, das sind mehr Möglichkeiten bei verkehrsrechtlichen Anordnungen. Man kann sie uns ruhig zugestehen. Denn wenn dem Bürger etwas nicht gefällt, dann wendet er sich schon an uns. Bund und Länder müssen sich darüber im klaren sein, daß es auf örtlicher Ebene eine Volksvertretung gibt, mit der sich der Bürger auseinandersetzen kann und soll.

Lenkrad: *Sie fordern also mehr Spielraum. Wie sieht er aus, von wem bekommen Sie ihn?*

Rommel: Ich möchte den Spielraum vom Gesetz- und Verordnungsgeber. Ich war bald mein halbes Leben lang Ministerialbeamter. Deshalb kenne ich die sehr gut. Ich weiß, das sind oft sehr tüchtige Leute; ich halte mich auch für einen tüchtigen Menschen. Aber man hat da so ein bißchen die Tendenz, alles perfekt zu regeln und zu sagen: Wenn ich dieser Gemeinde nicht ganz genau aufschreibe, was sie tun und was sie unterlassen soll, dann macht sie alles falsch.

Man sieht da alles im Bilde des negativen Beispiels. Die 99 Prozent positiven Beispiele, die sieht man nicht. Ist also mal irgendwo irgendwas schief gegangen, dann muß eine Wiederholung für alle Zeit verhindert werden – durch einen Paragraphen. Wir vertrauen ja heute nicht mehr dem Menschen, sondern dem Paragraphen. Und da müssen die Kommunen doch sehr deutlich sagen: Das ist Unfug. Man kann uns doch nicht in Bestimmungen, Paragraphen und Begrenzungen ersticken; wir vertrauen doch der Volksvertretung. Und: So löst ihr das Problem der Bürgerinitiativen ganz bestimmt nicht. Nur wenn die kommunale Ebene den nötigen Entscheidungsspielraum hat, kann sie sich prima mit den Problemen auseinandersetzen. Und nur so wird man Ausgleiche finden, die vernünftig sind.

Lenkrad: *Sie fordern demnach politische Mündigkeit?*

Rommel: Ja. Auf der kommunalen Ebene. Es gibt doch zum Beispiel wohl kaum einen Generaldirektor, der eine Vorschrift erläßt, die die Verwaltung der Portokasse regelt und der noch zusätzlich hineinschreibt, wie die Briefmarken abzureißen sind, daß sie nicht beschädigt werden dürfen und lauter so Quatsch. Auf staatlicher Ebene, da macht man so etwas und ist auch noch stolz darauf.

Lenkrad: *Das Planungsamt der Stadt Stuttgart hat schon vor langer Zeit sehr detaillierte und umfassende Pläne zur Verkehrsberuhigung in großen Gebieten der Altstadt ausgearbeitet. Die für viele Städte typische Problemsituation: Die Planung und die für ihre Durchführung notwendigen Vorbereitungen sind abgeschlossen – aber wieder einmal fehlt das Geld zur Realisierung.*

In seiner Regierungserklärung vom 16. Dezember 1976 hat der Bundeskanzler im Rahmen der Umweltschutzpolitik der Bekämpfung des Verkehrslärms höchsten Stellenwert beigemessen. Und im Begründungstext zur Gesetzesinitiative des Deutschen Städtetages heißt es: „Über die reinen Umweltschutzaspekte hinaus ist die Bekämpfung des Verkehrslärms vor allem deshalb von besonderem Interesse für die Stadtentwicklungspolitik, weil zuviel Verkehr und die dadurch verursachte Belästigung eine der wesentlichen Ursachen für den Wegzug der Wohnbevölkerung aus den Innenstadt- und Innenstadtrandgebieten sind."

Einerseits drückt sich der Bund vor befristeten Finanzierungs-Sonderprogrammen, zum Beispiel im Rahmen seiner Konjunkturankurbelungsmaßnahmen, mit dem Hinweis auf das föderalistische Prinzip, das ein derartiges Engagement verbiete. Andererseits sitzen die Städte und Landesstraßenbauämter auf nicht abgerufenen Straßenbaumitteln, weil die immer zahlreicheren Einspruchsverfahren von Bürgerinitiativen diese Ausgabehand lähmen.

Warum kann bei so eminent wichtigen Vorhaben von existenzsichernder Bedeutung das Geld für die Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Wohnqualität in Städten nicht

Schnell und sicher vorwärtskommen ist eine Frage der Leistung. Die Antwort von PEUGEOT: 504 TI mit 78 kW-Triebwerk (106 DIN PS). Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 11,3 Sekunden. 173 km/h Spitzengeschwindigkeit, umfangreiches Sicherheitssystem. Außerdem gefällt beim PEUGEOT 504 die komplette Ausstattung, mit der sich diese bewährte Limousine vom üblichen Angebot deutlich abhebt. Der 504 ist rundherum eine vernünftige Investition, die das persönliche Erscheinungsbild seines Besitzers in wohltuender Weise unterstreicht. Sie sollten das bei einer Probefahrt prüfen.

PEUGEOT 504 L: 1796 ccm, 58 kW (79 DIN PS), 154 km/h
Ausstattung GL: 1971 ccm, 71 kW (96 DIN PS), 164 km/h
Ausstattung TI (Abb.): 1971 ccm, 78 kW (106 DIN PS), 173 km/h

PEUGEOT

Bekenntnis zur Qualität

HH-CY 1069

Alle weiteren Informationen erhalten Sie bei jedem der über 1000 PEUGEOT-Vertragspartner oder bei PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH, Postfach 537, 6600 Saarbrücken

(wie in Berlin geschehen) aus den vorhandenen Straßenbaumitteln zur Verfügung gestellt werden?

Rommel: Deshalb nicht, weil wir so hohe Straßenbaumittel gar nicht haben. Und weil es nicht nur darum geht, den Verkehr zu beruhigen, sondern es geht auch darum, den Verkehr woanders hinzuleiten. Und dazu braucht man Baumaßnahmen. In Stuttgart gibt es zum Beispiel eine kleine Stadtautobahn, die Neckarstraße. Da sagt jeder: ist das scheußlich. Aber es gibt auch schöne Fußgängerzonen. Da sagen die Leute, so ist's prima. So hättet ihr es überall machen sollen. Nur: Hätten wir die Stadtautobahn nicht, hätten wir auch die Fußgängerzone nicht, denn auf der Fußgängerzone verkehrten früher Tausende von Fahrzeugen pro Tag. Für sie mußten alternative Möglichkeiten gefunden werden. Deshalb können wir das Geld auch nicht von einem Ort zum anderen bringen. Was den Bund und die Länder anlangt: Es wäre das Gescheiteste, nicht Sonderprogramme und detaillierte Konjunkturprogramme zu machen, die sich häufig selber im Wege stehen, sondern uns eine einigermaßen gesicherte Finanzgrundlage zu geben. Dann können wir auch flexibel nach ortsspezifischen Kriterien und Erfordernissen investieren.

Lenkrad: *Wie sollte denn die Finanzgrundlage aussehen?*

Rommel: Auf jeden Fall sollte man nicht alle halbe Jahre ein neues Steuersenkungsprogramm verkünden. Das verunsichert die Kommunen außerordentlich, weil man dann überhaupt nicht mehr weiß, wieviel Geld man hat. Und weil man heute als Verschwender, als Lügenbeutel gilt, wenn man etwas ankündigt, was man nicht durchführt, deshalb neigen die Kommunen beim Investieren zu einer gewissen Zurückhaltung. Und natürlich sprechen Sie zu Recht das Thema Bürgerinitiativen an. Es gibt ja solche und solche. Ich bin über viele Bürgerinitiativen aus zwei Gründen nicht begeistert. Erstens einmal sind sie keine Initiativen, sie wollen im Gegenteil Initiativen verhindern. Es gibt natürlich auch unschädliche Initiativen. Das gebe ich durchaus zu. Und zweitens: Manche Bürgerinitiativen halten sich für die wahre Volksvertretung. Und das ist eine Bürgerinitiative bestimmt nicht.

Lenkrad: *Parteiersatz?*

Rommel: Das ist kein Parteiersatz und keine Volksvertretung. Die Volksvertretung sind die gewählten Gemeinderäte, auch der gewählte Oberbürgermeister. Ich unterhalte mich mit jedem Bürger und mit jeder Bürgerinitiative – wenn sie wirklich was zu sagen haben. Ich lasse mich auch gerne belehren. Aber:

Es darf nicht der Mythos entstehen, als seien Bürgerinitiativen so etwas wie unmittelbare Volksregierungen.

Wenn wir die Stadt dem modernen Verkehr anpassen wollen, dann müssen wir bauen, experimentieren und korrigieren. Auf dem Papier sieht jede Verkehrsberuhigung zunächst einfach aus. Aber wir sind immer wieder überrascht, was passiert, wenn wir sie machen. Denn dann entstehen Probleme, die wir vorher gar nicht erkannt haben. Und da muß man eben noch in der Praxisphase bereit sein, das Konzept zu revidieren.

Lenkrad: *Wie glauben Sie, den Bürgerinitiativen den Wind aus den Segeln nehmen zu können?*

Rommel: Indem wir das, was vernünftig ist, übernehmen und machen, und indem wir das, was unvernünftig ist, mit Ruhe und Besonnenheit, aber auch mit Entschiedenheit nicht machen.

Lenkrad: *Der Deutsche Städtetag hat ein verkehrspolitisches Konzept erarbeitet.*
Welche Prioritäten werden darin genannt und welcher Stellenwert wird dem Automobil zugebilligt?

Rommel: Stellenwert, klingt so mathematisch. Der Deutsche Städtetag ist nicht automobilfeindlich; er wird aber dem Automobil sicher nicht den Vorrang vor den Bedürfnissen des Menschen einräumen. Das will auch kein vernünftiger Autofahrer. Denn jeder Autofahrer ist ja auch Bewohner, ist Bürger. Der Deutsche Städtetag ist aber auch der Auffassung, daß es natürlich gar keinen Sinn hat, wenn Leute, die selber Auto fahren, über das Autofahren der anderen schimpfen und protestieren und dann hinterher in ihr eigenes Auto einsteigen, um den Ort des Protestes zu verlassen. Unser Konzept: Wir wollen dem Bürger die Stadt als Lebensraum erhalten. Wir wollen eine Politik machen, die nicht unter fachlichen Horizontverengungen leidet, sondern deren Maßstab der Mensch mit seinen ganzen Bedürfnissen ist. Denn nur so können wir den Menschen in der Stadt halten. Ansonsten sagt er: Wenn die Stadt bloß ein Verkehrsproblem ist, bloß ein Wirtschafts- oder Kulturzentrum – auf wiedersehen. Ich lebe lieber außerhalb und komme nur rein, um dort zu arbeiten. Es geht also um die Verhinderung einer übermäßigen Abwanderung und Erosion in der Stadt. Und dem ordnen wir natürlich auch unsere Verkehrspolitik unter.

Lenkrad: *Welche politische Zielsetzung steht hinter dem Versuch zur Lösung der Probleme aus dem Individualverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr? Hat der Städtetag konkrete und durch Kosten-Nutzen-Analysen gestützte Vorstellungen darüber, welche Lösungen mit welchen Ergebnissen anzustreben sind?*

Rommel: Wissen Sie, der Städtetag hat schon so viel Gescheites erarbeitet, ich kenn das alles gar nicht, weil ich ja erst seit kurzem Präsident bin. Sicher gibt's auch Kosten-Nutzen-Analysen, da habe ich gar keine Zweifel, wo gibt's diese nicht? Aber, der Städtetag hat auf jeden Fall sehr frühzeitig gesehen, daß allein mit dem Auto die Verkehrsbedürfnisse der Städte und ihrer Bewohner nicht befriedigt werden. Es ist zum Beispiel unabweisbar, daß die Dauerparker weitgehend auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen. Dazu gibt es eine ganze Fülle von Vorschlägen. Ich halte es auch für richtig, daß man die alten städti-

---

Manfred Rommel wurde am Heiligen Abend des Jahres 1928 in Stuttgart geboren. Seit 1954 ist er – kinderlos – verheiratet. Seine Teilnahme am motorisierten Verkehr begann Manfred Rommel auf dem Motorrad. Am 2. September 1957 erhielt er die Genehmigung zum Führen vierrädriger Kraftfahrzeuge. Heute fährt er privat (immer noch) einen VW 1600.

Rommels Lebensweg: Von 1935 bis 1938 besuchte er die Volksschulen in Goslar und Potsdam, anschließend die Gymnasien in Potsdam, Wiener Neustadt und Ulm an der Donau. Anfang 1944 begann für Manfred Rommel, den gerade Sechzehnjährigen, die „Ausbildung zum teutschen Mann": er wurde Luftwaffenhelfer in der Armee des braunen „GröFaZ", in der sein Vater Generalfeldmarschall Erwin Rommel als „Wüstenfuchs" zum Sinnbild für Anstand, Fairness und Charakterhaftigkeit – zur Legende wurde.

Manfred Rommel beendete diesen Lebensabschnitt am 22. April 1945 als Angehöriger des Reichsarbeitsdienstes und begann den neuen als Gefangener der französischen Besatzungsmacht. Im September 1945 war der Spuk zu Ende.

Im schwäbischen Biberach an der Riss machte Manfred Rommel 1947 das Abitur. Bis 1952 studierte er anschließend an der Universität Tübingen Rechtswissenschaften. Nach dem zweiten juristischen Staatsexamen begann seine Karriere als Regierungsassessor in der baden-württembergischen Staatsverwaltung:

1959 Regierungsrat
1962 Oberregierungsrat
1965 Regierungsdirektor
1967 Ministerialrat
1970 Ministerialdirigent
1971 Ministerialdirektor
1972 Staatssekretär im Finanzministerium Baden-Württemberg
1975 Oberbürgermeister der Stadt (Landeshauptstadt) Stuttgart.

1977 ist Manfred Rommel in seiner Eigenschaft als Oberbürgermeister zum Präsidenten des Deutschen Städtetages gewählt worden.

schen Gebiete, die an den vorhandenen Nahverkehrswegen liegen, daß man sie modernisiert, saniert und aufwertet. Man sollte also nicht in immer weiteren Entfernungen neue Räume besiedeln und damit neue Verkehrsbedürfnisse schaffen, die einen wieder vor die alten Probleme stellen.

Lenkrad: *Manche Stadt ist hilflos bei der Wahl nachfolgender Verkehrs-Systeme und -Technologien. Warum hat der Deutsche Städtetag keine Möglichkeit, zum Beispiel in Abhängigkeit von der Größe und Struktur einer Stadt, optimale Lösungsvorschläge zu machen?*

Rommel: Weil das eben in jeder Stadt furchtbar verschieden ist, können wir kein Verkehrskonzept von der Stange, keine Konfektionsware anbieten. Nehmen Sie als Beispiel Stuttgart. Bei uns sind vom öffentlichen Nahverkehr Höhenunterschiede von zweihundert Metern zu überwinden. Das ist eine ganze Menge für eine Großstadt. Vor allem, wenn Sie auch an unsere topographischen Besonderheiten denken. Eine Umgehungsstraße um Stuttgart ist etwas ganz anderes als zum Beispiel in Hannover. Dort ist es flach, bei uns ist es bergig. Wir müssen Kunstbauten einfügen.

Ich glaube, der Deutsche Städtetag hat vor allem die Aufgabe, ein Sammelbecken und eine Tauschzentrale für Erfahrungen zu sein.

Lenkrad: *„Den größten Anteil an der Katastrophe unserer Zeit hat das Lieblingsprodukt unseres Jahrhunderts, das Automobil, das eine neue Phase der Stadtzerstörung eingeleitet hat." Diese bündig-schuldsprechende Feststellung des angesehenen Darmstädter Städtebau-Professors Max Bächer muß all jenen Wasser auf die Mühlen sein, die dem Auto und seinen Folgeerscheinungen die Schuld an der Stadtflucht auf den Blechbuckel laden. Daß sie damit den autofahrenden Bürger anprangern, dem sie immerhin einmal die autogerechte Stadt trassieren und betonieren wollten, was soll's, das nußharte Problem bleibt: Die Stadtflucht hält an.*

Ist sie nun eine Quittung für eine total falsch eingeschätzte Verkehrsentwicklung durch den Mobilitätsanspruch der Bürger, eine wenig flexible und nicht anpassungsfähige Stadt- und Verkehrsplanung (auch über die Stadtgrenze hinaus), oder ist sie gar Zeugnis für eine Mißwirtschaft der Kommunalpolitiker? Professor Max Bächer sagt auch dies: „Schöne Alleen, die Schatten spenden, den Lärm von den Häusern fernhalten, die Luft verbessern, der Stadt Stimmung und Identität verleihen, werden umgelegt. Und der Kahlschlag wird der Bevölkerung von unfehlbaren Beamten und Lokalpolitikern mit fadenscheinigen Argumenten nahegebracht."

Rommel: Mein lieber Freund Bächer, der ein Stuttgarter ist, der fährt auch Auto; das muß zunächst einmal gesagt werden. Zweitens hat der Herr Bächer hier in Stuttgart ein beachtliches aber umstrittenes Bauwerk errichtet. Nämlich den Kleinen Schloßplatz, der an der Stelle des ehemaligen Kronprinzenpalais steht, von dem nur noch ein Fensterrahmen kündigt. Ich halte es für maßlos übertrieben, so sehr ich Bächer auch schätze, was er sagt.

Die Stadt hat in Wirklichkeit **der großen Mehrheit der Bürger noch nie so viel geboten, wie dies heute der Fall ist.**

Wenn wir immer romantisch zurückblicken in die Zeit, wo die Leute noch auf dem Roß geritten sind oder zu Fuß auf staubigen Straßen liefen, weil sie kein Roß gehabt haben, dann vergessen wir immer gern, wie hundsliederlich die große Mehrheit des Volkes damals gelebt hat. Heute haben die Menschen im allgemeinen eine viel viel bessere Wohnung und einen Lebensstandard, den sich früher nur eine gehobene Mittelschicht hat leisten können. Sie haben ein Auto, sie haben Freizeit, sie haben Zugang zur Kultur. Das muß man doch einfach sehen. Daß man durch diese Expansion des individuellen Lebensbereiches auch neue Probleme hat, da gibt's doch gar keinen Zweifel. Man darf eine Stadt nicht nach ihren Baustellen beurteilen. Auch nicht danach, wieviel Leute auf der Straße rumlaufen. Wir haben ja schließlich Fernsehen. Wenn wir das morgen abschalten, dann sind die Straßen wieder voll. Auch das muß man doch ganz klar sehen. Und wenn die Menschen ins Umland gehen, dann nicht unbedingt deshalb, weil sie sagen, hier in der Stadt ist es unerträglich, sondern weil sie sagen, dort ist es noch besser. Und warum ist es dort noch besser? Ganz einfach deshalb, weil man „dort" auf grünen Flächen immer neue riesige Erschließungen macht, ganz einfach den Naturraum in Anspruch nimmt. Das läßt sich auch besser vermarkten. Dann verkauft man jedem ein Auto, meistens ist auch kein Nahverkehrsmittel da, und sagt: Jetzt zieh da mal hin. Ich glaube, wir werden künftig das berechtigte Streben der Menschen nach Verbesserung ihrer Lebensverhältnisse nicht einfach dadurch befriedigen können, daß wir immer mehr grünes Gelände unter die Planierraupe nehmen, sondern wir müssen zunehmend die alten Stadtquartiere modernisieren und sanieren.

Lenkrad: *Es gibt keinen Fachmann, sagte ein Fachmann, der zum Problemkomplex der Stadtflucht exakt und verläßlich sagen kann, welches die Hauptursache dafür ist und mit welchen Maßnahmen man ihr wirkungsvoll und nachhaltig entgegentreten könnte. Man wisse aber, daß die Verkehrsmisere mit Sicherheit nicht der einzige Grund sei.*

Woher also stammt das Datenmaterial und Fachwissen, auf das die Kommunen ihre heutigen Lösungen stützen? Und: Wäre es nicht zumindest eine Diskussion wert, ob man künftig bei Planungsmaßnahmen nicht jene mit hinzuziehen sollte, die von den Planungsergebnissen betroffen sind, anstatt innovative Vorschläge zynisch als Laiengeschwätz abzutun?

Welche Möglichkeiten sehen Sie als Oberbürgermeister, welche als Präsident des Deutschen Städtetages?

Rommel: Ich glaube schon, daß wir ganz gut wissen, warum die Leute aus den Städten weggehen. Das wissen wir aus Befragungen von Bürgern. Es dominiert nicht etwa das Verkehrsproblem, es ist ganz einfach auch das Bedürfnis, im Grünen zu wohnen. Die Werbung tut dazu ein übriges. Auf jeden Fall: Die Abwanderung aus der Stadt ist lebensbedingt, während die Zuwanderung arbeitsplatzbedingt ist. Da fragt man sich natürlich, ob nicht manches, was da im Umland angeboten wird, ob das nicht etwas zu leichtfertig geschieht, und ob man sich nicht sagen sollte, jetzt wollen wir nicht in großem Umfang erschließen, sondern im großen Umfang modernisieren.

Lenkrad: *Demnach sprechen Sie einer großräumigeren Planung das Wort?*

Rommel: Jawohl. Ich bin der Meinung, es wäre am gescheitesten, wenn diese elende Konkurrenz um jeden Einwohner und um jeden Arbeitsplatz aufhörte. Sie schädigt auf Dauer nur die ganze Region. Und was der Bürger sagt, das ist natürlich kein Laiengeschwätz. Ich halte das, was er sagt, oft für sehr gescheit, ja für weit gescheiter als es viele sogenannte Sachverständigengutachten tun. Das Gespräch mit dem Bürger, das ist die Praxis, ohne die eine Theorie wertlos wird. Wir suchen das Gespräch mit ihm; schon aus eigenem Interesse, weil wir ja wiedergewählt werden wollen. Die Zusammenarbeit mit dem Bürger ist fruchtbar, sie könnte noch fruchtbarer werden, wenn die Entscheidungsspielräume der Kommunalpolitiker größer wären.

Lenkrad: *Welche Initiative ergreifen Sie, um dies zu erreichen?*

Rommel: Um dies zu erreichen, müssen wir zunächst einmal versuchen,

dem Perfektionsdrang unserer Gesetzesverordnungs- und Richtlinienverfasser entgegenzutreten.

1975 gab es so viele Vorschriften, daß man jeden Tag hätte zwanzig Druckseiten lesen müssen. Es wird in Bonn viel zu viel Papier beschrieben. Das ist ein Unfug. Es müßten der Bund und die Länder im eigenen Interesse den kommunalen Körperschaften in örtlichen Fragen größeres Ermessen einräumen. Natürlich auch auf das Risiko hin, daß wir Fehler machen, die wir hinterher auch selber ausbaden. Außerdem müßte die Bevormundung durch Zuwendungen aus speziellen Töpfen aufhören. Da bemühen wir uns gerade sehr nachdrücklich. Und dann müßte vor allem auch in das, was in Bonn zwischen Bund und Ländern gemacht und ausgehandelt wird, die kommunale Praxis mehr Eingang finden.

Lenkrad: *Die Planungshoheit liegt ausschließlich und eindeutig bei den Kommunen. Darf man von mangelhafter Weitsicht in der Vergangenheit sprechen, wenn man berücksichtigt, daß es hätte nicht so weit kommen müssen, wenn man sich rechtzeitig mit den amerikanischen Verhältnissen auseinandergesetzt hätte?*

Rommel: Das hat man getan. Ich glaube auch nicht, daß wir so kurzsichtig gewesen sind. Wenn ich die Verkehrspläne von Anfang der 60er Jahre nehme, die waren so schlecht nicht. Natürlich hat sich im Lichte der Praxis inzwischen

gezeigt, daß sie Korrekturen nötig haben. Natürlich hat man die Straßen häufig zu breit gemacht; hat man Verkehrsbedürfnisse anerkannt, die man nicht anerkennen muß. Aber das ist doch eine Frage des Lernprozesses und nicht eine der grundsätzlichen falschen Programmierung. Auch der Versuch, dort wo man mit dem Nahverkehr hinkommt, konzentriert Wohnungen zu errichten, ist im Prinzip nicht so falsch. Aber: Man hat die sozialen Probleme nicht richtig gesehen, zu wenig erkannt, daß die Menschen nicht bloß in einer schönen Wohnung sitzen, sondern auch sich kennenlernen wollen. Aber das sind doch Details. Ich glaube nicht, daß die Kritik an der Stadtplanung grundsätzlich berechtigt ist. Die amerikanischen Erfahrungen haben wir sehr schnell übernommen und auch beachtet. Deshalb wurde im Städtebau auch sicher manches vermieden, was man in Amerika falsch gemacht hat.

Lenkrad: *Die Straßen in der Bundesrepublik gelten als die sichersten und am besten ausgebauten in Europa. Sie kennen aber auch die Zahlen der Unfallstatistik, nach der zirka 15 000 Menschen, vorwiegend ältere und Kinder, tödlich auf unseren Straßen verunglücken und rund 150 000 schwer verletzt werden. Diese Zahlen werden, da mit dem Straßenausbau die Verwaltung ihr möglichstes*

Was der Städtetag will

Der „Deutsche Städtetag" hat bei den gesetzgebenden Körperschaften und den zuständigen Bundesministerien folgende Initiativvorschläge mit dem Ziel der Änderung beziehungsweise Ergänzung bestehender gesetzlicher Vorschriften eingebracht.

1. § 6 a des Straßenverkehrsgesetzes wird ergänzt um folgende Bestimmung:

„Die für die Anordnung der Parkuhren zuständigen Behörden können mit Zustimmung der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Stelle eine höhere Gebühr bis zu 1 DM je angefangene halbe Stunde festsetzen, wenn und soweit dies nach den jeweiligen und örtlichen Verhältnissen erforderlich ist, um die Gebühr dem Wert des Parkraums für den Benutzer angemessen anzupassen. Die Nutzung des Parkraumes durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern ist zu gewährleisten. Bei der Gebührenfestsetzung kann eine innerörtliche Staffelung vorgesehen werden.

2. § 6 a des Straßenverkehrsgesetzes wird dahin ergänzt, daß anstelle von Parkuhren auch andere technische Mittel der Gebührenerhebung und der Zugangskontrolle zugelassen werden können.

„Es geht hier insbesondere darum, an geeigneten Stellen öffentlicher Verkehrsflächen, besondere gebührenpflichtige Parkplätze einzurichten, die den tatsächlichen Bedürfnissen der Bewirtschaftung des Parkraumes am ehesten Rechnung tragen . . ."

3. § 6 Straßenverkehrsgesetz wird ergänzt durch eine Verordnungsermächtigung über das innerhalb geschlossener Ortschaften, mit Ausnahme von entsprechend ausgewiesenen Parkplätzen sowie von ausgewiesenen Industrie- und Gewerbegebieten anzuordnende Verbot, Lastkraftwagen, Kraftfahrzeuganhänger sowie Kraftomnibusse während der Nacht und an Sonn- und Feiertagen regelmäßig zu parken.

„Das Parken von Lastkraftwagen, Kraftfahrzeuganhängern und Kraftomnibussen in Wohngebieten bereitet zunehmend Sorge. Gemeint sind insbesondere die Fälle, in denen die Fahrzeugführer ihre Lastwagen, Lastzüge oder Omnibusse im eigenen Wohnbezirk abstellen, um unmittelbar von der Wohnung aus die nächste Fahrt antreten zu können und nicht vorher noch die Arbeitsstätte aufsuchen zu müssen . . ."

4. Die §§ 6 Straßenverkehrsgesetz und 45 Straßenverkehrsordnung werden dahin gehend ergänzt, daß die Straßenverkehrsbehörden für bestimmte Wohngebiete ein Nachtfahrverbot für Lastkraftwagen und Omnibusse aussprechen können.

5. Die §§ 6 Straßenverkehrsgesetz und 45 Straßenverkehrsordnung werden in der Weise erweitert, daß verkehrsbeschränkende Maßnahmen auch zugunsten stadtentwicklungspolitischer Ziele, insbesondere zur Verkehrsberuhigung, ergriffen werden können.

„Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder der Ordnung des Verkehrs und unter anderem auch zum Schutz der Nachtruhe in Wohngebieten beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Der Anwendungsbereich dieser Vorschrift ist jedoch durch die ihr von der herrschenden Meinung gegebene Auslegung und durch restriktive Vollzugsrichtlinien (vgl. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Nachtruhe vom 29. 5. 1974 in Verkehrsblatt 1974, S. 363 – 365) begrenzt. So kommen nach den erwähnten Richtlinien Verkehrsbeschränkungen für Straßen in Wohngebieten erst in Betracht, wenn der örtlich vorhandene äquivalente Dauerschallpegel bezogen auf die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr größer ist als 65 dB (A). Ein Nachtwert von 65 dB (A) entspricht etwa einem Tagwert von 75 dB (A). Schallimmissionen dieser Höhe dürften jedoch in reinen und allgemeinen Wohngebieten nur in seltenen Ausnahmefällen auftreten. Darüber hinaus wird § 45 StVO von der herrschenden Meinung vorwiegend als ordungsrechtliche Norm verstanden, die nur aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs und zum Schutz der Nachtruhe in Wohngebieten Benutzungsbeschränkungen zuläßt. Alle Anordnungen müssen sich streng an diesen Rahmen halten, also aus diesem Grund notwendig sein. Verkehrs- und städteplanerische Zielvorstellungen lassen sich mit Hilfe des § 45 StVO nur unzureichend verwirklichen. Der hier unterbreitete Vorschlag geht zurück auf eine Anregung der Landeshauptstadt München. Diese hat nach einer mit Hilfe des DST durchgeführten Umfrageaktion bei allen Mitgliedstädten über 100 000 Einwohnern am 16. 2. 1977 einen entsprechenden Stadtratsbeschluß herbeigeführt und unter anderem den DST gebeten, ihre Initiative zu unterstützen."

6. § 6 Straßenverkehrsgesetz wird erweitert um eine Verordnungsermächtigung zur Einrichtung von Fußgängerbereichen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen und zur Gewährleistung einer gesunden städtebaulichen Entwicklung durch Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs.

„. . . Die vorgeschlagene Bestimmung soll in erster Linie die rechtlichen Zweifel am Vorliegen einer ausreichenden Ermächtigung bei der Schaffung von Fußgängerbereichen beseitigen."

7. In die Straßenverkehrsordnung wird eine Bestimmug aufgenommen, wonach innerhalb eines zusammenhängenden Wohngebietes, dessen Eingänge deutlich durch bauliche Maßnahmen und Verkehrszeichen gekennzeichnet sind, sogenannte „gemischte Fußgängerstraßen" eingerichtet werden können.

„Nach dem Muster der . . . niederländischen Straßenverkehrsordnung . . . sollte auch in der Bundesrepublik . . . die Einrichtung sogenannter ‚gemischter Fußgängerstraßen' ermöglicht werden. Die . . . holländischen Bestimmungen sehen hierzu vor: ‚Fußgänger dürfen Straßen, die innerhalb von Wohngegenden liegen . . . über die volle Breite benutzen; auf diesen Straßen ist das Spielen erlaubt . . . Kraftfahrer dürfen innerhalb eines Wohngebietes Fußgänger nicht behindern. Fußgänger dürfen die Kraftfahrer dort nicht unnötig in ihrem Bewegungsvorgang behindern.'

. . . Der Umbau des Straßenraumes und die Auflösung der beschleunigenden Leitlinien sind der einzig sinnvolle Weg, die Fahrgeschwindigkeiten zu verringern. Hierbei spielen Engstellen, Ausweichstellen, künstliche Kurven und Versetze eine besondere Rolle. Die viel diskutierten ‚Holperschwellen' haben sich dagegen nicht bewährt. Sie sind eine reine Schikane, verursachen unnötige Lärmbelästigung und Materialverschleiß und wirken für manchen Autofahrer als Herausforderung."

getan haben will, als staatlich sanktionierte „Opfergrenze" akzeptiert nach dem Motto: Wo gehobelt wird, da fallen auch Späne. Wie steht der Deutsche Städtetag zu dieser „Opfergrenze"; welche konkreten und realisierbaren Maßnahmen schlägt der Deutsche Städtetag vor, um diese zu senken – nämlich auf dem Gebiet der Verkehrstechnik, der Verkehrsplanung, der Kfz-Technik, des Rechts und der Erziehung durch die Medien?

Rommel: Ich meine, wenn es bei uns so viele Tote und Verletzte gibt, an die man sich leider gewöhnt hat, dann ist das natürlich nicht die Schuld des Staates und auch nicht die Schuld der Kommunen, sondern dies liegt in erster Linie in der Verantwortung der Gesellschaft, die sich nun mal entschieden hat, das Auto zu benutzen. Der Deutsche Städtetag bemüht sich selbstverständlich laufend, die Erfahrungen und die Ideen der einzelnen Mitgliederstädte auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit weiterzuentwickeln, womit sicher ein erheblicher Beitrag zur Verhinderung von Unfällen geleistet wird. Wenn die Zahl der Verkehrsopfer – vor allem die der Verkehrstoten – nicht so gestiegen ist wie das Verkehrsaufkommen, dann dürfen wir uns sicher einen Teil des Verdienstes gutschreiben.

Lenkrad: *Unsere Straßen waren über Jahrtausende hinweg Lebensraum der Menschen. Zur Vielfalt ihrer Funktionen kam zu Beispiel die so eminent wichtige Aufgabe der Sozialisation unserer Kinder durch die Öffentlichkeit der Straße. Die Straße von heute kann man nur noch als Rollbahn mit Transportfunktion bezeichnen. Glauben Sie, daß diese Vielfalt der Funktionen, die für eine gesunde menschliche Entwicklung so wichtige Öffentlichkeit der Straße und die damit verbundene Verantwortungsbereitschaft durch irgendetwas anderes zu ersetzen ist? Wenn nein: was schlägt der Deutsche Städtetag außer der Einrichtung konsumorientierter Fußgängerzonen vor, um die Öffentlichkeit und Multifunktionalität unserer Straßen – vor allem in Wohnquartieren – wieder herzustellen, ohne das Auto daraus grundsätzlich zu verbannen?*

Rommel: Da gibt es einen ganzen Katalog. Obenan stehen sicherlich die Fußgängerzonen, die man nicht durch das Wort „konsumorientiert" abwerten sollte. Wenn man abends durch Stuttgart geht, dann ist man erstaunt, wie viele Menschen sich in den Fußgängerzonen aufhalten. Weiter haben wir Vorschläge zur Verkehrsberuhigung der Straßen unterbreitet; sie alle dienen natürlich dem Ziel, den Straßenraum dem zu Fuß gehenden Bürger zu öffnen. Andererseits wird es natürlich in jeder Stadt Straßen geben müssen, die in erster Linie dem Autoverkehr offenstehen. Denn man kann nicht das eine tun und das andere lassen, weil sich der Verkehr nun ja mal nicht einfach wegdiskutieren läßt.

Lenkrad: *Scheuen die Politiker derzeit so unpopuläre Maßnahmen wie das Einstellen von Bauarbeiten nach überholten Planungen, weil der Markt nach Investitionen lechzt?*

Rommel: Wir bauen ja viel weniger als wir konjunkturpolitisch sollten. Ich würde mich andererseits nicht scheuen, etwas einzustellen, was ich für schlecht und schädlich halte. Aber wenn mir jemand kommt und sagt, es könnte noch besser werden, dann muß ich ihm sagen: Lieber Freund, du kommst zu spät. Lieber ist mir nämlich, ich verwirkliche das Gute, als daß ich das Gute in der nicht erfüllbaren Absicht einstelle, das Beste zu tun. Es ist doch klar: Bei jedem Bauvorhaben weiß man, wenn es fertig ist, wie man es hätte besser machen können.

Lenkrad: *Sie sind in zweierlei Hinsicht prädestiniert, einen Blick in die Zukunft zu wagen. Einmal aus Ihrer Sicht als Präsident des Deutschen Städtetages, ein weiteres Mal von der Warte des Oberbürgermeisters aus, der entscheidend mitbestimmen kann, was in Stuttgart geschieht. Wann glauben Sie, Herr Rommel, ist der Zustand erreicht, wo die Straße wieder öffentliche Funktionen erfüllt und sicherer ist, wir verkehrsberuhigte Wohnquartiere haben?*

Rommel: Die haben wir schon jetzt. Ich bin der festen Überzeugung, daß, wenn wir mit Vernunft, Optimismus und einer gewissen Geduld an diese Sache herangehen, es von Jahr zu Jahr mehr solcher Straßen geben wird.

Lenkrad: *Was brauchen wir denn mehr? Mehr Optimismus oder mehr Geduld?*

Rommel: Beides hängt sehr eng miteinander zusammen. Pessimisten sind meistens ungeduldig.

TOURISTIK notizen

Billiger Winterurlaub bei GUT-Reisen

Im Geschäftsjahr '76/77, das am 31. Oktober endet, rechnet GUT-Reisen, ausgehend vom derzeitigen Buchungsstand, mit rund 270 000 Reiseteilnehmern (+ 1,6% im Vergleich zum Vorjahr) und einem Gesamtumsatz von 200 Mio. DM, was einer Steigerung von 4,7% entspricht.

In den einzelnen Reisearten fielen die Resultate unterschiedlich aus. Dem Rückgang bei Charterflugreisen von 9%, der ausschließlich zu Lasten der Zielländer Griechenland, Rumänien und Bulgarien geht und vor allem auf Hotelpreissteigerungen zurückzuführen ist, stehen beachtliche Zuwachsraten in anderen Bereichen gegenüber: Vermittlung von Ferienwohnungen + 16%, Studien- und Begegnungsreisen + 15%, IT-Flugreisen + 19%, ABC-Flugreisen + 20%, sowie Tagungen und Kongresse + 44%. Eine leicht rückläufige Tendenz weisen nur die Bahnreisen auf, die jedoch wegen ihres begrenzten Teilnehmeraufkommens ergebnismäßig kaum ins Gewicht fallen.

In der vergangenen Winterreisesaison '76/77 konnte GUT-Reisen seine Gästezahl um respektable 8% steigern. Unter den Flugreisezielen dieses Sommers registrierten die Costa del Sol, Teneriffa, Ibiza/Formentera, Gran Canaria, Madeira, Ischia und Djerba zweistellige prozentuale Zuwachsquoten. Bei Auto- und Bahnreisen schnitten die Bundesrepublik (+ 16%), Italien (+ 7%) und Frankreich (+ 50%) am besten ab.

Winterreisesaison '77/78

Das Plus von 60% bei den Vorausbuchungen und insbesondere die günstige Entwicklung der neuen Reisepreise lassen eine gute Winterreisesaison '77/78 erwarten.

Wie in der Vergangenheit gibt GUT-Reisen auch im kommenden Winter sämtliche Währungsvorteile an seine Kunden weiter. So wurde der Effekt der Peseta-Abwertung vom 12. Juli bei der Kalkulation der Spanienreisen voll berücksichtigt. Wenn sich dennoch in einzelnen Fällen nicht alle anfänglichen Preiserwartungen erfüllten, ist dies den Hotelpreissteigerungen vor der Abwertung und den Nachforderungen unmittelbar nach diesem Termin zuzuschreiben.

Das Fazit der Reisepreisgestaltung lautet: im Reisewinter '77/78 ist für rund 70% aller GUT-Kunden der Urlaub zwischen 1% und 7% billiger als im vergangenen Winter.

Für Autofahrer wurden die Preise für die Schweiz und Frankreich deutlich gesenkt. In der Bundesrepublik und in Österreich blieben sie für Auto- und Bahnreisende stabil. Lediglich in Italien waren als Folge von Hotelpreiserhöhungen leichte bis maßvolle Reisepreisanstiege nicht zu vermeiden.

Die Preise für Flugreisen in den Süden konnten im Schnitt spürbar gesenkt werden: Mallorca –4%, Gran Canaria –2%, Lanzarote –3%, Madeira –1% und Dalmatien –3% (siehe Anhang: Preisvergleich). Lediglich das Preisniveau der Teneriffareisen stieg, infolge des besonders gefragten hochwertigen Hotel- und Appartementangebots im Süden der Insel, um 1%.

Die durchschnittlichen Reisepreise für den Katalog GUT-Reisen-Spezial mit IT-Flugreisen und Kreuzfahrten konnten trotz der weltweiten Teuerung stabil gehalten werden.

Neuer Radioservice für Touristen

Deutschsprachigen Touristen bietet die Deutsche Welle einen neuen Service: Zweimal täglich sendet jetzt die Kölner Rundfunkanstalt in ihrem Europaprogramm Informationen über die Verkehrslage an den Grenzen und in den Nachbarländern, Wetterberichte und Reisenotrufe. Der neue Service wird ausgestrahlt: werktags von 10.48 bis 10.59 Uhr und von 14.48 bis 14.59 Uhr im 49-m-Band (6075 kHz) und im 31-m-Band (9545 kHz).

Deutschland. Heimatland. Reiseland.

Wer unser Land liebt, braucht dieses Buch.

Deutschland ist unser Reiseland Nr. 1. Und unser Ausflugsland für Wochenendfahrten. Kaum ein anderes Land bietet seinen Bewohnern eine derartige Vielfalt an kontrastreichen Landschaften, Sehenswürdigkeiten und kulturellen „Hochburgen".

Lernen Sie Ihre Heimat besser kennen – mit dem Großen Shell Reisebuch. Es bietet Ihnen Deutschland in seiner ganzen Schönheit. Mit präzisen Beschreibungen aller Landschaften, Städte und ihrer Sehenswürdigkeiten. Mit unzähligen Hinweisen auf die schönsten Anreisestrecken.

- Mit 1220 brillanten Farbfotos.
- Mit 157 Ausschnitten aus der empfohlenen Deutschen Generalkarte.
- Mit 101 übersichtlichen Straßenplänen.
- Mit 100 anschaulichen Zeichnungen der berühmten Sehenswürdigkeiten in Deutschland.

NEU

DAS GROSSE SHELL REISE BUCH

DEUTSCHLAND

Diese einzigartige Enzyklopädie über die Schönheiten unseres Landes bekommen Sie jetzt an Shell Stationen und im Buchhandel.

Nur DM 33,–

★★★ Die Deutschland-Experten vom Großen Shell Atlas haben ihre ganze Erfahrung in dieses einzigartige Werk gesteckt.

Gedränge gibt es nur in den Schleusen. Schon nach wenigen Meilen sind die Boote wieder auseinandergezogen

Ob es den Kindern nicht zu langweilig würde? Und ob wir keine Angst hätten? Vor dem kalten Wasser des Shannon und, vor allem, vor den Bombenlegern? Kein Witz: Fragen von Nachbarn und Bekannten, mit denen man zwischen Tür und Angel über das diesjährige Urlaubsziel plauderte. Und doch ein Witz, wenn man weiß, wie präzise und vorbildlich umfassend die irische Fremdenverkehrszentrale in Deutschland informiert. Aber mit Irland ist das so eine Sache: Die einen kriegen nie die Kurve dorthin – und die andern können darüber nur glücklich sein . . .

. . . Wir gehören zu den andern: Vor zehn Jahren war ich zum erstenmal auf der Insel, beruflich, zum Kennenlernen. Und damals war für mich klar: Die mittelalterliche Burgen-und-Bauch-Tour mit feierlichem Essen, Harfenklängen und altem Samt sollte man den Amerikanern überlassen. Irland ist so reichhaltig in seiner bisweilen armseligen Gegenwart, daß es nicht einfach ist, den richtigen Urlaub zu finden. Seit zehn Jahren will ich das Abenteuer einer Shannon-Bootsfahrt machen – und nachprüfen, ob dies alles so stimmt, wie es in Prospekten steht und in Werbefilmen gezeigt wird. Jetzt weiß ich: Mit Vorbehalten trifft alles zu – es ist ein Klasse-Urlaub, aber man muß sich sehr gut darauf vorbereiten.

Lieber ein Jahr später

Wer mit Kindern aufs Boot geht, sollte dies nicht zu früh tun. Das ideale Alter: ab acht Jahren. Gut und hilfreich ist, wenn auch die Kinder ein paar Brocken Englisch verstehen, denn nichts ist für sie tödlichlangweiliger als tagelang mit niemandem sprechen zu können. Und ein Schwätzle gibt es immer wieder: beim Schleusen beispielsweise (und nicht nur mit dem meist sehr freundlichen Schleusenmeister oder dessen nicht minder freundlichen Familie) oder beim Anlegen. Wer Holländer, Franzosen, Engländer, Belgier und Schweizer als Bootsnachbarn hat, findet schnell Kontakt. Und beim „Grüß Gott" bleibt es nur selten – denn als echter Skipper fragt man natürlich, ob es erlaubt ist, am Nachbarboot anzulegen. Ebenso natürlich ist (wie wir es immer wieder erlebten), daß einem beim An- und Ablegen geholfen wird – und nicht nur aus Furcht um das eigene Boot.

Die stillsten Buchten und Anlegestellen entlang des Shannon erfährt man in Gesprächen mit dem Schleusenwärter

Mitunter bieten irische Kinder frisches Obst direkt an der Mole an, wobei ihr Interesse mehr dem Boot als dem Handel gilt

Bootsurlaub auf dem Shannon:
Nicht jeder kriegt die Kurve

Wer also zu kleine Kinder hat, sollte diese zu Hause lassen (was er natürlich im Urlaub nicht sollte) oder warten. Der Shannon läuft nicht davon, und bei rechtzeitiger Buchung ist einem der Bootsplatz sicher. Wichtig ist auch: Alle an Bord sollten schwimmen können – nicht etwa, weil soviel passiert, sondern weil es den Kapitän ungemein beruhigt, wenn er weiß, daß die Mannschaft sich notfalls über Wasser halten kann. Elementar ist die konsequente Beachtung der Sicherheitsregeln, die man in Ruhe zu Hause (nach Büchern – hilfreich ist „Das Charterbuch" im Verlag Delius und Klasing – oder von Freunden) lernen kann. Dazu gehören so einfache Dinge wie: „Es ist grundsätzlich verboten, auf dem Dach des Bootes herumzutollen." Verboten deshalb, weil man sich in der Bootsfamilie darüber klar sein sollte, daß unfallträchtiger Zirkus an Bord nicht nur entnervend, sondern schlicht unpassend ist.

Keine Angst vor der Technik

Wer bootet, sollte sich auf einen Zigeunerurlaub einstellen und überflüssige Kleidung zu Hause lassen. Wir hatten das seltene Glück einer astreinen Sonnenwoche, aber Pullover und lange Hosen zum Wechseln (Jeans, Cord) gehören zum Standard. Wer abends im Restaurant essen will, hat ohnehin nur wenig Glück: In Athlone beispielsweise gibt es den „Jolly Mariner", ein typisches Eßlokal direkt an der neuen Marina, das man auch getrost empfehlen kann. Doch zwischen Portumna und Carrick gibt es sonst nichts, was vom Boot aus gut zu Fuß erreichbar wäre und sich lohnen würde.

Wir meinen: Wer an Bord geht, sollte dort auch leben. Die Ausstattung dazu ist vorhanden. Unser Boot, ein Kreuzer der County-Klasse (Wexford-Star) von Emerald-Star-Line, jener zur Brauereidynastie Guiness gehörenden Verleihfirma, die wegen ihrer vorzüglich präparierten Schiffe bekannt ist, ließ nichts missen: Nur Lebensmittel und Gewürze mußten an Bord gebracht werden. Ansonsten war alles in einer umfangreichen Checkliste verzeichnet und auch an Bord: Vom Fernglas bis zum Radio (Tip für Fans: Den deutschen Kurzwellenempfänger mitzunehmen lohnt sich dennoch), von der Diolendecke bis zur nagelneuen Spülbürste, vom Eierlöffel (!) bis zum Karten- oder Geduldsspiel.

Was man zu Hause noch lernen sollte: Ein paar der wichtigsten Seemannsknoten (es genügt, wenn die Kinder dies können, der Vater begreift dann, wenn die Kinder ihm das lautstark und vor anderen zeigen, sehr schnell – oder hat das notwendige Vertrauen zum ordentlichen Vertäuen). Schließlich

Manche dieser typischen irischen Bauernhäuser, Cottages genannt, kann man als (meist umgebaute) Ferienhäuser mieten.

Kinderleicht ist Bootfahren auf dem Shannon nicht. Feinfühliges Steuern ist ebenso wichtig wie vorausschauendes Orientieren an den roten und schwarzen Baken und Tonnen

Viele „monuments" reizen den Irland-Touristen, wie etwa die Reste des Klosters von Clonmacnoise mit seinen berühmten Kirchen und Türmen aus dem 5. Jahrhundert

Große Klasse sei ein Bootsurlaub auf dem Shannon, meint dieser elfjährige Junge, dem es eine ganze Woche lang „keine Minute langweilig war"

Typisch für die Westküste Irlands sind die kleinen, verschwiegenen und versteckten Buchten in Connemara mit ihrem goldgelben Sand und klarstem blaugrünen Wasser

Für etwa 8 Mark pro Stunde kann man fast überall auf der Insel unter fachkundiger Anleitung reiten oder die ersten Schritte in dieser Sportart machen

sollte man sich fest vornehmen, vor der Bootstechnik keinerlei Angst zu haben. Was man wissen muß, wird einem im deutschen Lehrfilm (Pflichtstunde vor dem ersten Auslaufen) gezeigt, und wer's nicht auf Anhieb begreift, darf sich den Film mehrfach ansehen. Es gibt ohnehin nur wenig, was man beachten sollte: Tägliche Ölstand- und Kühlwasserkontrolle, täglicher Check des Siebchens, das vor dem Wasserkreislauf (zur Kühlung des Kühlwassers wird Flußwasser verwendet) sitzt, regelmäßige Prüfung der Vorräte an Frischwasser und Dieselkraftstoff, wobei es not tut, jeden Abend oder Morgen grundsätzlich Wasser zu tanken. Erstens wird das Wasser dadurch frisch erhalten und zweitens kann man dann einmal auf dieses zeitraubende Bunkern verzichten, wenn die Zapfstelle dicht umlagert sein sollte (wie das beispielsweise in Banagher meist der Fall ist).

Wo es Wasser, Diesel und Lebensmittel gibt, wo man abends ausgehen kann, wo die Kulturdenkmäler liegen, wo ein Friseur ist – kurz: Wo man was findet, das alles steht im neuen „Shell-Shannon-Führer", den man für etwa 12 Mark bei der Verleihfirma kaufen kann. An Bord unseres Kreuzers lag dieser Shannon-Atlas auch, aber nur der sehr exakte Kartenteil, ohne den man – im wahrsten Sinne des Wortes – aufgeschmissen wäre. Den mehrfarbigen Karten entnimmt der Kapitän nicht nur Hinweise auf Strecke und Landschaft, sondern auch klare Zeichen für die Fahrrinne und für die Einfahrten zu den oft versteckt liegenden Häfen.

Die Sicherheit kommt am dritten Tag

Natürlich hatten wir „Angst": Wie das wohl in der Schleuse klappen würde? Und beim Anlegen? Natürlich wußten wir alle – ein seebärtiger Freund hatte uns gewarnt: Junge, ein Schiff geht ganz anders als ein Auto . . . –, daß man vorsichtig steuern sollte. Und rechtzeitig das Gas zurücknehmen. Und dennoch klappte das erste Anlegemanöver nicht. Und das zweite und dritte auch nicht. Man muß dies einfach üben – und dazu hat man ja im Urlaub Zeit. Ab dem dritten Tag waren wir fit genug, um in den engen Hafen von Dromod, äußerst reizvoll, aber so klein, daß nur fünf Kreuzer darin Platz haben, einlaufen zu können und bilderbuchmäßig anzulegen. Genieren Sie sich nicht, Ihr Boot notfalls mit der Hand am Arm zu bugsieren. Wichtigste Hilfe: Jeder an Bord muß seine vorher besprochene Aufgabe (Bug- oder Achterleine betreuen, den Kanthaken bedienen) gewissenhaft erfüllen. Der Kapitän muß sich auf seine Leute verlassen können – er darf sie notfalls wegen Meuterei an Bord zur Familienordnung rufen.

Fachleute, die unsere Urlaubsbilder sahen, erschraken: Mit solchen Schwimmwesten, so versicherten sie, sei hierzulande nichts zu retten. Und zudem hätten wir sie falsch getragen. Hier scheint mir ein Informationsloch zu sein: Schwimmwesten an Bord sind lebensnotwendig, wenn es stürmt (so wird man belehrt) und bei den Kindern grundsätzlich, zumindest aber bei allen Manövern. Vermissen wir „deutsche Gründlichkeit" an Bord irischer Kreuzer, was die Sicherheitsinstruktion angeht? Ganz wohl ist mir im nachhinein nicht mehr – und beim nächsten Bootsurlaub wird dieses Problem exakt gelöst. Denn daß etwas passieren kann, konnte man in deutschen Zeitungen nachlesen: Ein kleiner Junge war in einer Schleuse über Bord gefallen und im Strudel des Wassers ertrunken – trotz Weste.

Fazit eines Urlaubs: Eine Woche ist zu kurz, wenn man das Leben an Bord genießen will. Eine Woche ist gut und lang genug, wenn man diese Art, Urlaub zu machen, ausprobieren will. Tatsächlich dominieren auch die Kurzfahrer und die Langfahrer (bis zu fünf Wochen). Für einen langen Bootsurlaub sprechen nicht zuletzt die Preise: Wer bootet, sollte fliegen. Charterflüge gibt's günstig. Den billigsten Reisepreis bot (ab Stuttgart) in diesem Jahr das Deutsche Reisebüro. Gut gemeinter Ratschlag: Wer 1978 auf dem Shannon booten will, sollte im Januar spätestens buchen. Billige Irland-Flüge gibt's ab Düsseldorf. Ein Vergleich der Touristikangebote lohnt sich. Man sollte aber bei diesen Vergleichen auch bedenken, daß gute Boote in Irland teurer sind als einfache. Und noch ein guter Rat: Zwei Personen brauchen ein Viermannboot. Und eine vierköpfige Familie braucht Platz für sechs. Und den muß man schließlich auch bezahlen, mit etwa 100 Mark Mehrpreis pro Woche.

Ernst Bauer

Wie lange noch »Bella Italia«?

von Wolfgang Schachermeier

„BELLA ITALIA" – liebe Leser, so kennen doch wohl die meisten dieses Urlauber-Sonnenschein-Paradies. Sie kennen natürlich auch die Kehrseite; sie hören und lesen darüber ja ausführliches: Dieses Land der Individualisten, die ja eh eher zum Anarchismus denn zur kollektiven Disziplin neigen, dieses Land ist eine politische, soziale und wirtschaftliche Unwetterecke im sowieso schon reichlich turbulenten europäischen Klimaraum. Jedoch: Der allgemein ausgeprägte Charakterzug der Gleichgültigkeit führt dazu, daß die meisten dies wenig berührt. Es ist nicht ihr Bier, geht sie nichts an und außerdem: Sollen die doch sehen wie sie aus ihrem selbstgebrauten Schlamassel wieder herauskommen – und froh sein, daß wir ihre naturgegebenen Vorteile mit so bißfester Währung bezahlen. Kurzum: Wir Touristen wollen „Che bella Italia" – wir wollen die architektonische, landschaftliche und vor allem menschliche Heiterkeit des mediterranen Lebens und keine Horrormeldungen.

„BELLA ITALIA" – mit welchem Satzzeichen soll man denn nun diese Aussage versehen: mit einem Ausrufezeichen, als Ausdruck eines Wunsches oder einer Aufforderung (bringt „das alles" mal schnell wieder in Ordnung); oder sollte man vielleicht besser doch ein Fragezeichen setzen? Schon deshalb, weil es unter anderem auch jene Sätze kennzeichnet, „auf die eine Antwort nicht erwartet wird?". Ja natürlich – dies ist die eleganteste, die diplomatischste Art, um dem anhaltenden Berichterstattungs-Gerangel aus dem Weg zu gehen, das wegen der reichlich unterschiedlich-verwirrenden Zustandsschilderungen aus und über Italien so richtig in Schwung gehalten wird. Und damit der Leser auch sieht, wie wichtig die Erhaltung der Vielfalt der Presse ist, wie nur diese korrigierend und zurechtweisend eingreifen kann, wird ihm hin und wieder, da und dort demonstriert wie das eine Blatt (das nur die einen Leser lesen) dem anderen Blatt (das nur die anderen Leser lesen) gehörig die Leviten liest. Da reden dann die einen von aufgebauschten Fällen, die anderen von journalistischer Blähsucht und Wichtigtuerei; und irgend ein weiteres Blatt findet sich dann bereit zu erklären, warum dies alles so ist. Weil die anderen nämlich auf ihre Anzeigenkunden Rücksicht nehmen müssen oder denen halt mal zeigen wollten, wie gut sie selbst, und wie schlampig die anderen sind.

Mit diesen 10 Bildchen wollen wir Ihnen die 10 Vorteile unseres neuen „Super 10" zeigen.

Dieser Caravan ist für anspruchsvolle Käufer konzipiert. Er bietet ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit zum vernünftigen Preis.
Der neue t.e. Farbkatalog kommt kostenlos. Postkarte oder Telefonanruf genügt.

t.e.-Caravans GmbH
Kölner Str. 37a
4330 Mülheim a. d. Ruhr
Tel. (02 08) 48 50 51

Ideale Außenform, Stehhöhe 1,90 m

TV-Antenne, ausfahrbar

TV-Stellplatz. Beleuchtete Bar

Jalousetten in den Doppelfenstern

Ventilierende Doppeldachhaube

Hochwertiger. Teppichboden

Rundsitzgruppe mit Belüftung

Aufwendige Schräglenkerachse

Verzinktes Fahrgestell

Heizung, Kühlschrank und viele Extras

te CARAVANS

Super 10 – Der [illegible] caravan mit allem Drum und Dran.

16. Internationaler Caravan-Salon, Essen, Halle 10

---

allgäu

Bayerisch- Schwaben

Alte Städte Alte Kunst

Auf der Fahrt in das Allgäu und an den Bodensee liegen die alten schwäbischen Städte an Ihrem Weg. Sie sollten in ihnen haltmachen. Wir schicken Ihnen gerne unsere Informationsschriften.
Fremdenverkehrsverband Allgäu/Bayerisch-Schwaben, Halderstraße 12, 8900 Augsburg 1. Telefon (08 21) 3 33 35.
Postkarte genügt.

p.winkle

Die Welt-Neuheit: Energie von der Sonne

Die Aufladbare AccuLux

SOLAR

Die erste immer wieder aufladbare Taschenlampe der Welt war eine sensationelle Erfindung. Es war die AccuLux-Erfindung. Seitdem haben sich „Die Aufladbaren" von AccuLux in der ganzen Welt millionenfach bewährt. Als Weltneuheit präsentiert AccuLux nach langjähriger Forschungsarbeit jetzt die erste aufladbare Taschenlampe der Welt, die sich wahlweise vom Sonnenlicht und vom Lichtnetz aufladen läßt.
Witte & Sutor GmbH
7157 Murrhardt

Ein Wunderwerk der Technik

Bei Ihrem Fachhändler

Polyglott-Reiseführer

Ihre zuverlässigen Reisebegleiter.

Enorme Informationsfülle ★ für den Reisenden ideal konzipiert ★ handlich, preisgünstig und immer aktuell.
Für über 250 Reiseziele und Feriengebiete.
Schon ab 3,80 DM. ... und Ihr Urlaub wird nochmal so schön.

Reiseführer Griechenland

Polyglott

z. B.
10 x Griechenland
15 x Spanien
22 x Italien usw.

Zugfreie Frischluft

jetzt mit Staudruck-Reflektoren

AIR-PRESS®

Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:

Seibert Industrietechnik KG
1 Berlin 12 · Schillerstr. 10 · Tel. 030/3136771. Händler bitte Angebot anfordern.

Noch mehr Spass am Caravan

truma

Postfach 801040, 8000 München 80

WÄRME und Behaglichkeit **Trumatic-s** umweltfreundliche Gasheizung mit Thermostat und Zündautomat

gesundes, angenehmes Raumklima **FRISCHLUFT** und Warmluft optimal verteilt **Trumavent** rundum gemütlich

durch TRUMAVENT oder elektrisch mühelos **WARM-WASSER** im Caravan **Therme**

LICHT wo Strom fehlt. Regelbar **Nova-Leuchte** unentbehrliches Gaslicht

Besuchen Sie uns auf dem Caravan-Salon in Essen vom 8.–16. Oktober 1977 in Halle 10, Stand 1013

Sie meinen: Was habe ich als Leser davon, wenn die eventuell richtigere Darstellung in einem Blatt steht, das ich nicht lese? Und wenn ich mir eines größeren Berichts wegen oder weil ich darauf aufmerksam gemacht worden bin das andere Blatt kaufe, zusätzlich, wer garantiert mir dann, daß die Darstellung die richtige ist? Der Name des Blattes, des Journalisten oder des Verlegers?
Sie meinen: Ja verdammt nochmal, warum sorgt denn die berufsständische Vertretung nicht für mehr Sauberkeit und Seriosität? Warum packen die nicht einmal kräftig zu – wenn's gar zu dick kommt? Ach so, Sie haben da schon mal gehört, daß man eine Sache eben so und anders sehen, bewerten und interpretieren kann! Das allerdings würde beinhalten, daß man auch keine Kritik üben kann! Oder doch? Und wer übt sie mit welcher Konsequenz? So, daß der Abonnent und Leser getrost glauben kann, was er da schwarz auf weiß nach Hause trägt?
Sie meinen: Ja was ist denn nun mit „BELLA ITALIA“; kann man da nur noch mit einem einbruchsicheren Fahrzeug hin; läuft man wirklich permanent Gefahr ausgeraubt und oder verprügelt zu werden; wird man wirklich beschissen und betrogen, daß einem selbst als Italienfan der Kragen platzt?
Sicher ist, daß es in den Problem-Herden Mailand, Neapel, Palermo und Rom verflucht heiß und unsicher zugeht. Sicher ist, daß man als Journalist niemand guten Gewissens empfehlen kann: Geh'n sie mal ruhig hin, passen sie gut auf, auf sich und ihre Sachen, dann dürfte ihnen aller Wahrscheinlichkeit nach nichts Schlimmes passieren. Das ist von der inhaltlichen Aussage her Blödsinn, es ist blablaisierte Unlauterkeit.
„Das schlechte ist wie der Dreck: je mehr man ihn rührt, um so mehr stinkt er“ – sagt recht beziehungsreich ein italienisches Sprichwort. Soll man sich also dem – übrigens leicht und schnell dahergesagten – Vorwurf sich antiitalienisch zu verhalten dadurch entziehen, die auferlegte Sorgfaltspflicht dadurch erfüllen, daß man, in der Hoffnung damit zu einer besseren Zukunft zu verhelfen, einfach „wegschaut, nicht hinhört, nicht zur Kenntnis nimmt“; soll man jene die touristische Sicherheit verhöhnende Situation in den Großstädten als zwar schlimm, aber als woanders ebenso üblich verniedlichend darstellen? Soll man „den einen oder anderen“ Überfall auf ein Feriendorf, auf durch die Landschaft kutschierende Touristen oder jenen auf die Fahrgäste des Expreßzuges „Palatino“ (Paris-Rom) Anfang Mai mit einem einschläfernden Gas als gazettentypische Aufbauscherei abtun? Etwa, weil's doch nur einen minimalen Prozentsatz jener Touristen erwischt hat, die da jährlich in straßenverstopfenden Massen in den italienischen

Mit den Händen reden

Mehr als Deutsche und Nordeuropäer bedienen sich die romanischen Völker in Verfolg ihres Temperaments einer lebhaften Gesten- und Zeichensprache, um ihre Gedanken, selbst solche delikater Art, wortlos und trotzdem ganz unmißverständlich mitzuteilen.
Für den Touristen, der beispielsweise nach Italien reist, ist es amüsant, interessant und vielleicht sogar nützlich, die wichtigsten Ausdrucksformen pfiffiger Zeichengebung kennenzulernen. (autopress)

Diese Geste ist in Italien der Ausdruck für wohlwollende Zustimmung und vorzügliche Qualität, stärker, freundlicher und lieber als unser Okay.

Stiefel drängen? Wer maßt sich an von gering zu sprechen, ohne die Schwere der individuellen Betroffenheit zu prüfen? Sollen wir etwa nicht mehr „aufklärend bohren und darstellend rühren", weil ein anderes italienisches Sprichwort sagt: „Jedes Unglück will Zugabe"? Weil kein geistig intakter Zeitgenosse eine derartige Zugabe wollen kann, soll man deshalb das Unglück der italienischen Großstädte nach dem Motto: Was nicht sein darf, das kann nicht sein – einfach ignorieren? Oder sich gar auf den Standpunkt stellen: Wer so dumm ist und sich dem asozialen Dreck der Großstädte aussetzt, der möge sich doch bitteschön nicht wundern, wenn ihm am hellichten Tag unglaubliches widerfährt? Das ist doch wohl nicht jener Journalismus, der wesentliches Stützelement unserer demokratisch-aufgeklärten, weil vielfältig und vielseitig informierten Gesellschaft ist. Das wäre und ist jene Art von schleimiger Hofberichterstattung, von devot-korruptem Papageien-Journalismus, der nur nachplappert, was man ihm vorschwätzt: er nimmt nicht in Augenschein worüber er schreibt, verifiziert nicht was man ihm „an die Hand gibt".

Daß es streckenweise stinkt, das hat nicht nur etwas damit zu tun, daß sich mancher Standesgenosse dadurch die nächste Einladung und Reise sichern will. Journalistische Briefträger für Gastgeberwünsche können durchaus auch ins Verlagskonzept passen.

Die zusammengelegten Finger in Verbindung mit einem gespitzten Mund signalisieren sinngemäß: Es ist zum Küssen, folglich besonders gut.

Ärger in Italien? Schreiben Sie uns:

Wie war's bei Ihnen dieses Jahr in Italien? Hatten Sie Ärger oder waren Sie zufrieden? Schreiben Sie uns einen ungeschminkten Brief, sagen Sie uns, ob – und wo – es Ihnen gefallen hat oder warum und wo Sie sich ärgern mußten. Schreiben Sie uns umgehend, wir werden alle Fälle prüfen und den zuständigen italienischen Stellen vorlegen. Deren Stellungnahme werden wir Ihnen zurücksenden. Die schönsten – und die schlimmsten – Erlebnisse werden wir veröffentlichen, damit endlich die Dinge, die man sagen muß, auch deutlich gesagt werden.
ACE-LENKRAD
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

Ich kenne zum Beispiel einen Verleger dessen Redaktionsphilosophie darin besteht – nur Positives ins Blatt zu heben. Er ist also so anmaßend davon auszugehen: worüber ich nicht schreiben lasse, darüber nachzudenken lohnt sich nicht. Die Assoziation: das kann ja nichts taugen, wenn die darüber nicht berichten, die ist wohl bei einem Teil der Leser schnell aktiv. Aber das hat der Herr Verleger ja nicht zu verantworten.

Warum eigentlich nicht? Würde bei nachgewiesener Schlampigkeit, bei irreführender Information aus Nachlässigkeit oder bei unvollständiger Berichterstattung wegen Sparens am falschen Fleck – um nur einige Beispiele anzuführen – die journalistische wie verlegerische Standesorganisation aufdeckend, mahnend und rügend nachhaken, Umweltschutz in Sachen Berichterstattung betreiben, dann müßten sich viele Leser nicht im Berichterstattungs-Tohuwabohu über Italien die Haare raufen und fragen:
„Bella Italia", wo denn bloß bist du noch intakt, „bella"? Es müßten Fremdenverkehrs-Di-

rektoren aber auch nicht so naiv-rührende, ja schon fast peinliche Anstrengungen unternehmen, um eine ihrer Auffassung nach festgefahrene, fremdenverkehrsabträgliche Meinung zu korrigieren: „Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und für das, was Sie, in Ihrer beruflichen Eigenschaft tun werden, so daß man die ‚Kalabrien-Wahrheit' immer besser kennenlernen kann...",

Wird die rechte Hand, etwa in Magenhöhe, an den Körper geschlagen, so will man zum Ausdruck bringen, daß es Zeit ist, an den Magen zu denken, weil er knurrt, und essen zu gehen.

schrieb uns zu einer Kalabrien-Rundreise geladenen Journalisten Battista Foderaro, der für diese Region zuständige Managing-Direktor zum Nachlesen und Nachdenken. Denn diese südlichste Provinz, dieses Armenhaus Italiens, diese „harte und wilde" Region, Heimat der Mafia und einer Bevölkerung, deren Herkunft von der Vielzahl jener Völker bestimmt ist, die den Stiefelspitz im Laufe der Jahrhunderte besiedelten, eroberten und kolonisierten, sie hat noch immer einen schlechten Ruf. Sie gilt als „düstere Ecke". Battista Foderaro: „Ich hoffe, daß Sie aus der Reise interessante Anregungen für Ihren Beruf entnehmen konnten und, in jedem Fall, bewußt der unersetzbaren und entscheidenden Rolle der Presse, erlaube ich mir, Sie zu bitten, Ihre Eindrücke zu äußern, damit die öffentliche Meinung angemessen und weit entfernt eines bereits bekannten und schädlichen Kitsches informiert wird." Also – „Informazioni per la Stampa: Kalabrien ist nicht nur die südlichste Festlandsregion Italiens, sondern auch diejenige Region des Landes, die von der Industrie am wenigsten abbekommen hat und die als letzte für den Tourismus erschlossen wurde. Das ist nicht zuletzt der Grund dafür, daß hier noch vieles – die Landschaft, die Menschen, die Sprache, die Kultur – ursprünglicher und unmittelbarer wirkt als in anderen Gegenden der Apenninenhalbinsel". Stimmt! Und um auch gleich dies festzustellen: In dieser urwüchsig-bäuerlichen Gegend mag zwar immer noch die Mafia bestimmen wo's lang geht, ihr seuchenähnliches Unwesen treiben und zur widernatürlichen Dezimierung der Bevölkerung beitragen – dem anscheinend geheiligten und von den strenggläubigen Einwohnern dieser Landschaft abstrichlos beachteten Gesetz der Gastfreundschaft ist es wohl zuzuschreiben, daß hier bisher kein Tourist um sein Hab und Gut gebracht oder gar um sein Leben fürchten mußte. Und das in einer vermeintlich so finster-unsicheren Region, in der zum Beispiel das Hochplateau des Aspromonte-Bergmassivs zu den bevorzugten Schlupfwinkeln verfolgter Mafiosi, aber sicher nicht nur von ihnen gehört.

Wenn ein Italiener die Spitze seines Daumens von oben hinten nach unten vorn führt, als ob er mit einer Messerspitze quer über die Wange schneiden wollte, dann heißt das: Das ist ein sehr gerissener Kerl! (Eine Narbe über die Wange war in früherer Zeit das Merkmal des mutigen und listigen Mannes.)

Kalabrien, das im Westen vom Tyrrhenischen, im Süden und Osten vom Ionischen Meer umbrandet und von Sizilien nur durch die steinwurfbreite

Stilo ist mit Gerace das wichtigste griechisch-byzantinische Zentrum Süd-Kalabriens. Es besitzt mit „La Cattolica" den besterhaltenen byzantinischen Tempel der Welt.

Straße von Messina getrennt ist, hat für mich einen Nachteil: Es ist verflucht weit im Süden. Anders gesagt: Für einen strammen Kilometer-Schlukker sind's vom Brennerpaß bis nach Reggio Calabria „durchschnittlich 19 Stunden Fahrt." Dann allerdings können rund 800 Kilometer Küste mit nahezu menschenleeren Stränden für die – wie ich meine – Strapaze entschädigen. Kein Ort auf dieser Halbinsel ist weiter als 50 Kilometer vom Strand entfernt. Auf der ionischen Seite, also der dem Mittelmeer zugewandten, findet man überwiegend Sandstrände. Sie sind nicht durchweg als ideal zu bezeichnen, aber weit fahren muß man nirgends, um ein seinen Ansprüchen gerecht werdendes Plätzchen zu finden. Auf dieser Seite Kalabriens sind die Berghänge meist zurückweichend flach und kahl. Dies kommt daher: Die über der afrikanischen Sahara tobenden Stürme machen sich noch hier mit einer Gewalt bemerkbar, die eine kräftige Vegetation verhindert. Dafür findet man hin und wieder selbst im Landesinneren einen rötlichen Sandteppich auf dem saftigen Grün der Wälder: Er ist ein Gruß aus Afrika. Ein Überbleibsel andersgearteter Stürme sind jene Menschen mit schwarzen Haaren und auffallend grünen Augen, die damit ihren arabischen Stammbaum signalisieren; so wie jene Enklaven im Hinterland dieses Küstenstreifens, in denen noch altgriechisch gesprochen wird, ahnen lassen, wie's hier, wo die Staufer noch heute durch ihre Burgen präsent sind, einmal zugegangen ist. Hier, wo landwirtschaftliche Kleinbetriebe dominieren (im Gegensatz zu den Großbetrieben auf der thyrrhenischen Seite), die Avocado-Frucht auf tropisches Klima schließen läßt, hier ist das Meer im Jahresdurchschnitt um mindestens fünf Grad wärmer als auf der anderen Seite. Dort wiederum findet man an schroffe Berghänge „geklebte" und in Buchten der Steilküste „versteckte" Dörfer, deren Anblick einen überschwenglich werden lassen. Außerdem: Südlich vom höchst sehenswerten, historisch enorm bedeutungsvollen Paestum am unteren Ende des „Golfo di Salerno" sinken im Winter die Temperaturen bis maximal „um den Nullpunkt herum". Und dies wiederum nur wenige Wochen lang. In einer somit verlängerten Saison dürften die Chancen liegen, die sich dieses Land vom Tourismus verspricht. Zum einen, weil die Vor- und Nachsaison-Preise in einem akzeptablen Verhältnis zum Anreiseweg und zum Gebotenen stehen, zum anderen, weil neben den erheblich verbesserten Anreisemöglichkeiten per Flugzeug auch die per Auto als ausgezeichnet angesehen werden können.

Wird die Spitze der rechten Hand senkrecht auf und ab bewegt, dann ist Vorsicht geboten, denn das Handspiel will besagen: Hau ab! Oder auf Bayrisch: Scher di!

So wie man heute nerven- und zeitsparend Rom und Neapel auf guten Straßen beziehungsweise Autobahnen umfahren kann (und mit der Beachtung einer entsprechenden Empfehlung sicher gut beraten ist), so kann man auch die entlegenen Sehenswürdigkeiten „ganz da unten" auf ausgezeichneten Straßen erreichen. Denn die größten Investitionen in dieser Regionen von der Größe Schleswig-Holsteins wurden im Straßenbau getätigt. Kalabrien mit seinen drei Provinzen Cosenza, Catanzaro und Reggio verfügt heute über ein Straßennetz mit einer Gesamtlänge von rund 10 000 Kilometern, das erst in den letzten Jahren entweder völlig neu entstand oder aber von Grund auf erneuert wurde. Nicht nur der Touristen wegen. Es war allerhöchste Zeit, diesem Armenhaus durch eine erheblich verbesserte Infrastruktur den Weg in eine bessere Zukunft zu bahnen. Das Nord-Süd-Gefälle war zu gewaltig. Während die Kalabresen über ein jährliches Pro-Kopf-Einkommen von etwa 800 000 Lire (rd. 2200 DM) verfügen, „prassen" die hochindustrialisierten Mailänder mit 2,4 Millionen Lire, was umgerechnet rund 6000 Mark entspricht. Je 30 Prozent der kalabresischen Bevölkerung rackern in der Landwirtschaft und der sich auffallend stark engagierenden Industrie (niedrige Löhne und günstige Investitionszuschüsse), 40 Prozent verdienen ihren Lebensunterhalt im Handel und Handwerk.

„Che bella Italia" – ich glaube, für Kalabrien gilt dies (noch), wenngleich die Hochsaisonpreise der Gastronomie und Hotelerie mir persönlich die Beachtung von Alternativangeboten sinnvoll erscheinen läßt. Dazu ein Beispiel. In Scalea, das von einem Kollegen als St. Moritz Kalabriens bezeichnet wurde (so verschieden sind halt nun mal die Ansichten und Geschmäcker, dito die Berichte!), wohnten wir im ersten Hotel am Platze, im „Santa Caterina". Es liegt unmittelbar am Strand, den man großzügig als südlichen „Ausläufer" des „Golfo di Policastro" bezeichnen könnte. Nur: seinetwegen würde ich nicht so weit reisen. Das Hotel hat eine gute Diskothek, saubere aber ohne Liebe

Immer mehr Autofahr

Ein modernes Schiff für den Fang des Schwertfisches in Scilla

zum Detail eingerichtete Zimmer, in denen zum Beispiel die Spiegel so tief hingen, daß man sich bücken mußte, wollte man sie benutzen. Kleinigkeiten. Wer auf der strandabgewandten Seite nächtigte, der mußte einen Tiefschlafschalter haben. Denn, für die in den Lärm förmlich verliebten Italiener mag der 24-Stunden-Krach von der unmittelbar vorbeiführenden Straße genau das richtige sein; ich wäre da gerädert und mißlaunig aufgestanden. Also achten Sie immer auf derartige „Kleinigkeiten". Was nutzt Ihnen der malerischste Ort, wenn Sie als lärmgeschädigter Urlauber nach Hause zurückkehren. – Ich bringe dieses Beispiel, weil es mir für relativ viele der von uns besichtigten Anlagen Vorbild ist. Gerechterweise muß man aber auch sagen, daß es geradezu paradiesische Flekken gibt – also für jeden Geschmack etwas. In der Gegend zwischen Pizzo und Tropea (das antiken Ursprungs ist und historisch wie auch vom künstlerischen Standpunkt aus als einer der wichtigsten kalabresischen Orte gilt) gibt es mehrere Campingplätze und Feriendörfer; sie reizen zum Urlaubmachen. In diesem Teil des „Golfo di S. Eufemia" liegt auch die Hotel-Bungalow-Anlage „albergo BAIA PARFELIOS" in einer einsam-schönen Bucht. Sie ist terrassenförmig in einer farbenprächtigen Gartenanlage zum Meer hin gestaffelt. Swimming-Pool und Hotelbetrieb sind Bestandteil des Angebots. Der nagelneue interkontinentale Flughafen von S. Eufemia Lamezia ist rund 40 Kilometer entfernt und wird mit einem Kleinbus-Dienst je nach Bedarf angefahren. Dies gilt gleichermaßen für die vorbildliche Anlage des „Robinson Club Calabria" auf der anderen Seite der Halbinsel, die hier mit 45 Kilometer am engsten ist. Diese vom Hotel-Konzern Steigenberger und der TUI (Touristik Union International) errichtete und unterhaltene Anlage liegt am „Golfo di Squillace" in einem uralten Olivenhain und unmittelbar am Strand des ionischen Meers. Die Bucht hat von Soverato im Süden bis zum Capo Rizzuto im Norden überwiegend Sandstrand, keinen Schiffsverkehr, aber auf eine Länge von rund 50 Kilometer eine Betten-Kapazität, die sie als touristisches Zentrum kenntlich macht: 10 000 Betten! Himmeldonnerwetter wird mancher sagen – und klotzige Hotelbauten vermuten. Nix is. Die überwiegende Zahl der Betten steht in

Berühren die Fingerspitzen das Kinn, wobei die Hand leicht nach vorn bewegt wird, dann sollte man sich einem anderen Gesprächsstoff zuwenden, drückt die vorliegende Geste doch aus: Das interessiert mich nicht.

Bungalow-Anlagen und Privatquartieren. Wer einmal in diese Gegend kommt und auch mal die Kalorientabelle vergessen kann, der sollte sich einen Rutsch nach Süden, nach Siderno Marina gönnen. Dort findet er nämlich eine leckere Seltenheit: der Name des Ausflugslokals der Einheimischen, „Casa del Gourmet", stimmt mit dem überein, was einem dort geboten wird. Kalabresische Spezialitäten waren schuld daran, daß ich nur dachte: Junge, hoffentlich geht die auch noch rein. Zum Beispiel die sonst streng verpönte Süßspeise. Kosten Sie mal, dann werden Sie verstehen, wie gut arabischer Einfluß sein kann. Und noch etwas: Lassen Sie sich nicht von Äußerlichkeiten ablenken. Das Lokal macht auf den ersten Blick den Eindruck einer Massenabfütterungsstation. Massen waren dort auch – aber es schmeckte irrsinnig gut. Hoffentlich bleibt's dabei; hoffentlich muß niemand schreiben: Was haben sie nur für ei-

nen Geschmack. Über den sich ja eh nicht streiten läßt. Deshalb kann ich auch ruhig sagen, daß ich auf eine andere Delikatesse, nämlich den in einem Spezialitäten-Restaurant in Reggio di Calabria zelebrierten Schwertfisch gut und gerne hätte verzichten können. Gefangen wird dieser Fisch vor allem in der Gegend um Scilla von Ende April bis Mitte Juni. „‚Gefangen‘ wird er auf der Jagd, nicht beim Fischen, das ist das besondere daran. Die ‚Jäger‘ bedienen sich dabei der Harpune, die von einem überlangen Bugspriet abgefeuert wird, nachdem die Beute vom Ausguck an der Spitze des ebenso überlangen Mastes ausgemacht wurde.“ Allerdings: Die Weine aus dieser Gegend haben's nicht nur in sich, sie laufen gut hinunter. „Der berühmteste Rotwein ist der Cirò aus der Umgebung von Cirò und Crotone, ein kräftiger, süffiger Wein, wie der fast ebenso berühmte Malvasia aus Catanzaro, der ein weißer, aromatischer Hochkaräter ist.“
Hochkarätig ist auf eine andere Art auch die nordöstlich von Catanzaro gelegene Clubhotel-Anlage „Le Castella“. Wenn nur die Zimmer nicht so hellhörig wären, ich wüßte nicht, was es dort bis auf das grauenhafte Frühstück zu kritisieren gäbe. „La Castella“ liegt auf einer hervorragend und liebevoll gepflegten Anhöhe wenige Meter über dem Sandstrand – an einem kristallklaren Meer. Die weitläufige Bungalow-Anlage hat ihren Namen von der gleichnamigen militärischen Basis aus der Zeit der Aragonesen, die wenige Meter vom Strand entfernt auf einem mittlerweile zur Insel gewordenen Vorsprung liegt. Es mag sentimental-übertrieben klingen: Die Kulisse ist traumhaft und entschädigte für das Durchschnittsessen. Überraschend gut und preiswert war dagegen das Essen im Pavesi-Grill, der Autobahnraststätte von Caserta. Nachahmenswerte Besonderheit? Wen aus der Fülle angebotener Weinarten die Kauflust packt: Bitteschön, sie werden nicht nur zum Essen serviert. Klar, beim Weinbauern um die Ecke ist's billiger.

Apropos Autobahn. Für die touristische Erschließung Kalabriens dürfte sie eine nicht minder bedeutende Rolle spielen wie beim Bemühen um die Verbesserung der handwerklichen und industriellen Struktur und die Ansiedlung arbeitsplatzschaffender Industrien. „Bisher waren die südlicheren Ziele nur mit dem Flugzeug oder auf unbequemen Straßen zu erreichen. Jetzt brauchen Autotouristen praktisch von der norditalienischen Grenze (Chiasso oder Brenner) bis zum südlichsten Zipfel der italienischen Halbinsel nicht mehr die Autobahn zu verlassen.“ Kleine Entschädigung für die weite Anfahrt: Die Autobahn von Salerno bis Reggio di Calabria ist gebührenfrei, führt durch eine zerfurcht-abwechslungsreiche Landschaft mit bewaldeten Bergen und vielen Tunnels. Aus einer Information der „autostrade spa“ (die den größten Teil des italienischen Autobahnnetzes verwaltet) geht hervor, daß „alle 25 bis 30 Kilometer“ eine „Servicestation mit Großtankstelle, Reparaturwerkstatt, Sanitätsdienst, Kaffeebar und Parkplätzen“ anzutreffen ist. „Die meisten Stationen an den Hauptverkehrsstrecken bieten dazu auch Imbißstuben und Restaurants mit örtlichen Spezialitäten, gutbestückte Selbstbedienungsläden für Touristen, Informationsbüros und mehrfach auch Motels.“

Mit der geballten Faust und dazu der anderen Hand am Arm ist wahrlich nicht zu spaßen. Der Italiener bringt damit, fast elegant, zum Ausdruck, wozu der Deutsche den Götz von Berlichingen bemühen müßte.

Über die Hälfte „aller Servicestationen werden vom Agip-Konzern und dessen Partnergesellschaft IP betrieben". Die ganzjährig geöffneten MOTELAGIP-Häuser liegen meist an oder in unmittelbarer Nähe der Autobahn. Man kann sie, beurteilt an jenem in Rom, guten Gewissens empfehlen (Einzelzimmer mit Bad oder Dusche: 5000 bis 15 000 Lire, je nach Saison; Doppelzimmer: 7000 bis 25 000 Lire).

Das Armenhaus Kalabrien – es ist reich an natürlichen Schönheiten. Es ist ein derbes Land, ein Land auch der Gegensätze – nicht nur im landschaftlichen Sinn. Jahrhundertelang gehörte Süditalien zu Spanien, was bedeutet: Frömmigkeit, Traditionssinn, Gastfreundschaft und einen ausgeprägten Familiensinn. Es bedeutet aber auch, hier lebt das Brauchtum noch. Auch dies: Das Osterfest wird zum Teil noch nach Regeln aus der Zeit der spanischen Inquisition „gefeiert". Die Menschen geißeln sich nicht nur sinnbildlich – es fließt Blut.

Blutige Ereignisse hat dieses Land bei Gott genug erlebt. Sie wiederum hinterließen letztendlich jene Spuren, die Kalabrien in den Geschichtsbüchern als uralten Kulturboden ausweisen. Und weil's ja auch den einen oder anderen Leser interessieren könnte: In frühgeschichtlicher Zeit bewohnten libysch-iberische Stämme Süditalien. Etwa 2000 vor Christus (!) „wagten" sich die Lukaner, Osker und andere italische Völker in diese Gegend. Seit dem 7. Jahrhundert vor Christus besiedelten die Griechen die Küsten dieses Landstrichs. Später kamen Byzantiner, Normannen, Spanier und Franzosen. Die Sarazenen waren schuld daran, daß die Küstenbewohner sich an die Berghänge zurückzogen. Wir bewundern und erfreuen uns heute an den malerischen Bergnestern. Kulissenverschönendere Burgen und zahlreiche Schlösser aus dem 13. Jahrhundert sind die Zeugen für die Anwesenheit von Friedrich II. von Hohenstaufen. Napoleon – ja, der war auch da unten.

Das da unten, Kalabrien, quillt ganz einfach über vor lauter Überbleibseln und Zeugnissen der beiden großen Kulturen des Altertums: der griechischen und der römischen. Die Ureinwohner hinterließen ihre Spuren ebenso wie die Phönizier und Karthager, die nach den Griechen kamen. „Schließlich scheint sich alles unter der römischen Herrschaft zu ordnen, wenn sich nicht auch das wieder verändert hätte mit der Rückkehr anderer orientalischer Herren: den Byzantinern, den Arabern, die ihrerseits auf die Normannen und die Staufer trafen. Auf diese folgten die Anjou und die Aragonesen, nach ihnen dann die Bourbonen, bis dann schließlich auch ein Italiener landet, General Guiseppe Garibaldi, der diese wundervolle Region dem übrigen Italien anschließt."

Die beiden hochgereckten Finger, der Zeige- und der kleine Finger, versetzen insbesondere in Süditalien denjenigen Mann, dem sie gelten, in äußerste Wallung, verkörpern sie doch das Gehörn des Wildes, in diesem speziellen Fall den gehörnten Ehemann, der daraufhin ganz verdrossen und sehr mißgelaunt ist.

Kalabrien – „ein Land, das alle zu erobern wünschen . . .". Was ist dagegen das kurze Reiseerlebnis eines Journalisten, der nicht einmal weiß, wie viele seiner Leser sich dort wohlfühlen, wo man noch die Einsamkeit genießen kann, am Strand nicht über seinen Nachbarn von zu Hause stolpert und wo man mit Instinkt und Verstand seinen Urlaub erlebnis- und inhaltsreich gestalten kann. Wer nur plantschen und deutsche Küche will – der kann sich den Weg sparen. Kalabrien will immer noch „erobert" sein.

Verführung zum Leichtsinn

Vielleicht kennen Sie noch die alten Emaille-Schilder, die früher in den hölzernen Eisenbahnwagen angeschraubt waren: Hinauslehnen verboten!

In den heutigen modernen Leichtmetallzügen macht nicht nur das Hinauslehnen größere Schwierigkeiten – weil sich die Fenster nur noch geringfügig öffnen lassen –, auch der Schildertext ist etwas gewandelt worden: Man empfiehlt, nicht hinauszulehnen, und dies meist mehrsprachig. Viel wichtiger aber ist ein symbolisches Zeichen, mit dem davor gewarnt wird, Gegenstände zum Fenster hinauszugeben oder gar hinauszuwerfen.

Wer einmal mit einem Streckenwärter der Deutschen Bundesbahn entlang der Schienen trippelte, weiß, daß diese Warnung zu Recht besteht, denn wie sonst sollen die vielen Dosen und die Scherben überhaupt zwischen Schotter und Schwellen kommen.

Um so unverständlicher ist eine Plakatwerbung, die die deutsche Coca-Cola GmbH in diesem Sommer startete: Acht junge Menschen balgen sich, froh und ausgelassen, während einer Eisenbahnfahrt um eine Colaflasche. Auch wenn wir einmal unterstellen, daß die Aufnahme natürlich nicht während der Fahrt entstand, sondern beim Halt auf einem Bahnhof, so ist der Sinn dieser Methode des Colatrinkens absolut fragwürdig. Der Werbespruch „Coke macht mehr draus" trifft hier freilich zu, denn ohne Coke und ohne die Idee des dafür zuständigen Werbemannes wären die Sitze in der Eisenbahn nur zum Sitzen, nicht zum Draufstehen da. Jetzt wissen wir endlich, warum Polster kaputtgehen und Flaschen auf die Gleise fallen.

Komme uns niemand mit dem Argument, auf großen Bahnsteigen werde ja auch durch das Fenster hinein und heraus verkauft. Die Tatsache, daß zumindest Kinder bei diesem Werbefoto den Gedanken hegen, auf ihrem nächsten Schulausflug mit der Bahn zum Entsetzen ihrer Lehrer sich soweit zum Fenster hinauszuhängen, sollte genügen.

Auch dem Werber haben wir einen Vorschlag zu machen: Er möge doch einmal, wie auch wir Autofahrer dies häufig tun, mit der Bundesbahn fahren. Vielleicht fällt ihm dann da und dort auf, daß es Cola sehr häufig nur warm gibt und daß die Abfallbehälter oft zu klein sind. Dieses Problem (das natürlich auch für andere Dosengetränke gilt) ist weder beim Zugfahren noch auf Autobahnraststätten befriedigend gelöst. Vielleicht macht Coke jetzt mehr draus!

Felix Berg

7. juli

wilfried wulf, ace-pannenfahrer im bereich duisburg, traut seinen augen nicht, als er auf den tacho seines vier jahre alten vw-dienstwagens blickt. kilometerstand 77 777 und das am 7.7.77. wenn das kein zufall ist.

9. juli

unbuerokratische arbeit hat die bjoern-steiger-stiftung stets ausgezeichnet. denn wer schnell hilft, kann doppelt helfen. dies gilt auch fuer einen alarmeinsatz, bei dem die deutsche rettungsflugwacht (drf) in stuttgart gebeten wird, dringend medikamente fuer einen mit dem tod kaempfenden 13jaehrigen kleinen rumaenen zu liefern. die apotheke der frankfurter universitaetsklinik bestaetigt, dass die medizin - gammavenin und cillimycin - moeglicherweise die todgefaehrliche gehirninfektion bekaempfen koennte, aber in rumaenien nicht erhaeltlich ist. die drf wendet sich daraufhin an die steiger-stiftung mit der bitte, die kosten fuer den medikamententransport zu uebernehmen. dass dies von anderer stelle engherzig behindert wird, kann die stuttgarter rettungsspezialisten nicht hindern. als sich die flugzeugbesatzung und passagiere weigern, die beiden paeckchen mit arzneimitteln nach rumaenien mitzunehmen, kauft die steiger-stiftung kurzerhand ein ticket fuer hin- und rueckflug (kosten fuer medizin und flug 3000 mark) und setzt ihren mitarbeiter helmut berg ins linienflugzeug. der junge ist inzwischen ausser lebensgefahr ...

22. juli

das mitteilungsblatt der gemeinde essingen im ostalbkreis (baden-wuerttemberg) ermahnt die buerger zu ueberlegtem autofahren waehrend der ferienzeit. das blatt empfiehlt den mitfahrern im auto, auf langen strecken lieder aus dem kirchengesangbuch anzustimmen: bei tempo 70 lied nr. 303 ,,in gottes namen fahren wir...'', bei tempo 100 lied nr. 656 ,,wir sind nur gast auf erden'', ab tempo 130 nr. 659 ,,o welt, ich muss dich lassen ...''

30. juli

zur frankfurter buchmesse (12.-17. oktober) praesentiert der brockhaus-verlag (wiesbaden) ein zwoelfbaendiges lexikon, das auch den ace auffuehrt: ,,auto club europa, abk. ace, gegr. 1965 von 16 dgb-gewerkschaften, sitz: stuttgart. der ace hat 440 000 mitgl. (nur dgb-mitgl.) und unterhaelt 33 geschaeftsstellen, 191 kreisclubs und hilfsstellen in jedem dgb-buero.''

15. august

jet von conoco ist ein billig-benzin, das gerne getankt wird. jet verteilt ,,informationen fuer den autofahrer''. in nr. 6 - erhaeltlich ab 20 liter kraftstoff - werden ,,automobilclubs in europa'' vorgestellt. jet hat den ace vergessen. ob ace-mitglieder jetzt jet vergessen ?

19. august

in der reihe der gurt-sprueche gefaellt uns einer ganz besonders gut: ,,wer gurt traegt, lebt laenger. wetten ?'' dieser slogan hat nur den nachteil, dass er nicht vom bundesverkehrsministerium offiziell ausgestreut wird, sondern als privatinitiative der freiburger werbeagentur kramer und feier gmbh publiziert wird. vielleicht kommt in ein paar jahren eine andere werbeagentur, die diesen spruch aufgreift und dann dem ministerium verkauft. das waer nicht das erste mal. der slogan ,,im sarg ist's enger'' wurde - vor jahren von einem lenkrad-redakteur getextet - und von einer werbeagentur nachempfunden.

30. august

spass muss sein, auch bei der arbeit. im vw-werk wolfsburg, halle 12, schicht 1, zeigen uns die kollegen, wie gut sie organisiert sind: viele von ihnen sind mitglied im ace und einzelne haben sich ueber eine notiz in ,,zu guter letzt'' gewundert, in der gefragt wurde, warum bei vw relativ wenige ace-mitglieder arbeiten. dafuer gibt es zwei antworten: die eine: nicht jeder vw-arbeiter hat oder braucht ein auto. die andere kam per bild und zeigt ein ganzes fliessband-team im ace-shirt. am golf-band tragen allein 300 mitarbeiter das ace-t-shirt, das sich uebrigens zu einem echten renner im warenprogramm entwickelt hat. besonders huebsch sieht der bernhardiner aus, der ja von natur aus ein wenig traurig ins leben schaut, wenn er das hemdchen eines gutgewachsenen maedchens ziert ...

31. august

einsendeschluss der ace-werbeaktion ,,tour de chance''. claus plage von der abteilung werbung meldet mehr als 15 000 neue mitglieder in der zeit vom 1. april bis 31. august. wie versprochen zieht der computer unter den neuaufnahmen die insgesamt 500 preise. hier die hauptgewinner: dieter steffens, salzgitter (kreuzfahrerreise durch deutschland), dieter schidlowski, hagen, juergen hoff, garching, karl schach, neckartenzlingen (je eine wunschreise im wert von 2 500 mark), josef braun, gersthofen, josef dickhans, lippstadt, rudolf kuchta, bremen (je ein segelschlauchboot), fritz leuchtmann, darmstadt, dieter sanden, koeln und ralf judkowiak, berlin (je eine kameraausruestung).

Citroën GS Special '78.
Jetzt mit stärkerem 1,1 Liter-Motor.

CITROEN GS

9.950 Mark
(unverbindliche Preisempfehlung)

Ein vergleichbares Auto muß noch gebaut werden.

Im Citroën GS steckt mehr als in gewöhnlichen Autos. Als einziger seiner Klasse hat er das hydropneumatische Federungssystem. Das garantiert in Verbindung mit dem Frontantrieb unvergleichliche Fahrsicherheit und Fahrkomfort. Ein GS ist nicht zu beirren. Nicht durch Kurven, nicht durch Nässe, nicht durch die schlechteste Strecke. Leer oder vollbeladen. Der GS zieht seine Bahn.

Unter seiner Haube schlägt ein robustes Herz: der neue 1119 ccm-Motor. Mehr Kraft im unteren Drehzahlbereich. Lange Lebensdauer durch geringere Höchstdrehzahl. Der GS Special mit dem neuen Motor verbraucht bei 90 km/h nur 6,4 Liter Super auf 100 km. Und bei 120 km/h sind es 8,4 Liter.

Aber im GS steckt nicht nur richtungsweisende Technik, sondern auch eine Menge Extras, die Sie anderswo teuer bezahlen müssen:

Kopfstützen, Automatik-Sicherheitsgurte, Sicherheits-Lenkrad, blendfreie Rundinstrumente, Tageskilometerzähler, Quarz-Zeituhr, Kontrolleuchte für Starterzug, Ruhesitze, vier Türen, heizbare Heckscheibe, Zweikreis-Bremssystem, vier Scheibenbremsen, verstärkte Bremskraft, Bremskraftregelung, Stahlgürtelreifen, Hohlraumversiegelung, Einzelradaufhängung. Alles serienmäßig.

Weniger sollten Sie sich in der Mittelklasse nicht bieten lassen. Und mehr sollten Sie auch nicht bezahlen.

GS Special (55 PS), GSX (55 PS), GS Club (58 PS),
GS Pallas (58 PS), GS Break (58 PS), GSX 2 (63 PS).

CITROËN GS

Jahresgarantie ohne km-Begrenzung. In Europa 9.000 Service-Stationen. Citroën empfiehlt TOTAL. Citroën Automobil AG, Postfach 90 30 80, 5000 Köln 90.